

Walter Benjamin ha parlato, in un articolo del 1930, del consumatore di letteratura ferroviaria come di colui che compra romanzi dal carrello su ruote dell'edicolante e se li porta in treno «non tanto per il piacere della lettura quanto per l'oscuro sentimento di fare qualcosa che rende contenti gli dei della ferrovia. Sa che i denari che affida a questa specie di cassetta per le offerte votive gli guadagnano l'indulgenza della dea locomotiva, che rosseggia nella notte, delle naiadi di fumo che si librano sopra il treno, e dello Stuckerdämon, che signoreggia su tutte le ninne nanne. Tutte queste creature egli le conosce dai sogni, conosce anche la serie di mitiche prove e pericoli, che vengono offerte continuamente allo spirito del tempo sotto forma di "viaggio in ferrovia", e l'imprevedibile fuga di traversine spazio-temporali, su cui tale viaggio si svolge, cominciando con il noto "troppo tardi" di colui che è stato lasciato indietro, modello di ogni altro atto mancato, fino alla solitudine dello scompartimento, all'angoscia di perdere la coincidenza, all'orrore del grande atrio ignoto in cui il viaggio si conclude. Inconsapevolmente il viaggiatore si sente coinvolto in una gigantomachia e riconosce in se stesso il testimone muto della guerra fra gli dei della ferrovia e quelli della stazione.

[...] Ma che cosa procura il viaggio al lettore? Quando mai egli è altrettanto immerso nella lettura e può sentirsi così certo della mescolanza dell'esistenza dei suoi personaggi e della propria? Il suo corpo non è forse la spola, che percorre velocemente, con il ritmo delle ruote, instancabilmente, il testo, il libro del destino del suo personaggio? Nella diligenza non si leggeva, non si legge in automobile. La lettura di viaggio è invece strettamente collegata con il percorso del treno e con le fermate alle stazioni. È noto che molte stazioni assomigliano a cattedrali. E noi invece vogliamo ringraziare quei piccoli altari mobili e dai colori sgargianti, che un chierichetto della curiosità, della distrazione e del sensazionale spinge gridando lungo il treno: è grazie a loro se, raggomitoli per un paio d'ore in mezzo al paesaggio che vola via come in uno scialle che

In copertina:

Karl Karger, *Der Nordwestbahnhof in Wien*, 1875

Progetto grafico di Andrea Musso



Collana di Saggistica

REMO CESERANI

Treni di carta

*L'immaginario in ferrovia:
l'irruzione del treno
nella letteratura moderna*



MARIETTI



I edizione 1993

© 1993 Casa Editrice Marietti S.p.A.
Via Palestro 10/8 - Tel. 010/8393789
16122 Genova

ISBN 88-211-6607-4

Indice

Introduzione	9
1. L'impatto del treno sulla società dell'Ottocento e sull'immaginario collettivo	15
2. L'irruzione della vaporiera nelle letterature romantiche europee	27
3. Thoreau e il fischio lacerante del mostro d'acciaio	85
4. Messaggi perturbanti dell'arpa sonora: da Dickens a Pascoli	93
5. Il romanzo ferroviario di Zola	103
6. La cattedrale gotica e la stazione ferroviaria: da Ruskin a Hardy	133
7. La mediazione letteraria: l'esperienza al filtro della memoria, momenti lirici, grandi e piccoli romanzi	153
8. Processi di demonizzazione e familiarizzazione. Treni fantastici e trame delittuose. Trenini per gioco	223
9. L'esaltazione futurista: il treno come uno dei simboli della modernità	255
10. I luoghi del viaggio e dell'attesa. Il fischio del treno nella città pirandelliana	273
<i>Bibliografia</i>	283
<i>Indice dei nomi</i>	299

La vie pâle de notre civilisation, unie
comme la rainure d'un chemin de fer.
Honoré de Balzac, 1831

Lies keine Oden, mein Sohn, lies die
Fahrpläne: sie sind genauer.
Hans Magnus Enzensberger, 1957

Introduzione

1. La presenza del treno nella letteratura moderna – poesia, romanzo, saggistica, libri di viaggio, diari – è talmente ampia che potrei facilmente invitare i lettori di queste pagine a partecipare a un gioco letterario, divertente anche se un po' salottiero: potrei iniziare il gioco annunciando il tema «Il treno in letteratura: sfondo ambientale», aggiungendo poi via via altre precisazioni: «Luogo di incontro casuale», «Descrizione della locomotiva», «Sala d'aspetto della stazione», «Suicidio tra i binari», «Metaforizzazione della macchina», «Segnaletica ferroviaria», «Orario ferroviario» e i miei lettori sarebbero chiamati, a turno, a estrarre dalla memoria un testo letterario in cui il tema compare in quella forma precisa. Credo che il gioco potrebbe andare avanti a lungo, senza che i lettori trovassero mai un vuoto nella memoria (anche i lettori italiani, poco addestrati dalla nostra tradizione critica a svolgere ricerche di tipo tematico).

Sicuramente in breve tempo produrremmo, tutti insieme, una grossa antologia di poesie imparate a memoria in anni giovanili o lette in anni maturi, di poesie rimaste oscuramente a giacere in riviste, strenne e raccolte dell'Ottocento, di romanzi letti in poltrona oppure in treno, di pagine autobiografiche o saggistiche, di quadri, di film, di copertine della «Domenica del Corriere». Sicuramente nella nostra antologia comparirebbero i nomi di Wordsworth, Eichendorff, Heine, Hugo, Carducci, Whitman, Dickens, Zola, Maupassant, Verne, Tolstoj, Verga, Joyce, Kipling, Svevo, Pirandello, Agatha Christie, Graham Greene, Pasternak, Calvino, le immagini di molti film western, gialli, di spionaggio o d'avventura, le parole di alcuni *folksong* di Pete Seeger e Georges Brassens e Francesco Guccini, alcuni quadri di Monet, Pissarro, Kandinskij, Boccioni, e chissà quanti altri testi ancora.

2. Il treno, la ferrovia, la stazione sono così fortemente presenti nel nostro immaginario che possiamo essere indotti a pensarli come un elemento permanente dell'esperienza umana. Solo così si può spiegare l'in-

credibile *gaffe* di un letterato tedesco, che ha fatto divertire per settimane i suoi colleghi e i lettori dei giornali. È successo nel 1985, in occasione della Fiera di Francoforte. Come ogni anno, ai primi di ottobre, il caporedattore letterario della prestigiosissima «Die Zeit», Friedrich Raddatz, gran pontefice e critico esperto e un po' tronfio, è sceso da Amburgo nella città dell'Assia, per un reportage sul grande avvenimento librario. Alla stazione, probabilmente, ha comprato la «Neue Zürcher Zeitung», ottimo giornale svizzero che pubblica un supplemento settimanale su «Letteratura e arte» e che quella settimana, per la Fiera di Francoforte, ospitava una pagina di interventi, *pastiches*, commenti scherzosi. Quando Raddatz, dopo aver visto montagne di carta stampata e aver respirato l'atmosfera surriscaldata della fiera, si ritirò nella sua stanza a scrivere il pezzo per il suo giornale (avendo forse bevuto qualche birra o qualche *Schnaps* di troppo), cadde in un incidente professionale clamoroso.

Nell'articolo, uscito poi in prima pagina con il titolo «Babilonia librerica», scritto in stile elegantemente apocalittico e non privo della solita cattiveria (che lo portò a definire, *en passant*, un collega come un critico di terz'ordine), Raddatz incastonò, scopiazzando senza dirlo, una bella, ma purtroppo falsa, citazione da Goethe, che aveva letto per l'appunto sulla «Neue Zürcher» e che il giornale dichiarava di aver preso dalle ultime pagine di *Dichtung und Wahrheit*. Goethe vi avrebbe raccontato che, tornando a visitare in vecchiaia la città natale, era rimasto colpito dalla nuovamente sorta città fieristica e dalle trasformazioni che essa apportava al quartiere dietro la stazione ferroviaria, dove gli editori cominciavano con i loro stand a prendere il posto delle casette domenicali con l'orticello, le famose *Schreiberhäuschen*, così care alla nostalgia tedesca per la campagna. Il povero Raddatz non aveva pensato, lì per lì, forse ingannato dall'impressione di sterminata lunghezza della vita di Goethe, che la prima linea ferroviaria fu costruita in Germania dopo la morte del poeta tedesco, la stazione di Francoforte risale al 1883, lo *Schreiberverein*, l'associazione degli ortolani dilettanti della domenica, risale al 1864, e la Fiera del libro di Francoforte (anche se preceduta da altre iniziative, specialmente a Lipsia) ha avuto il suo avvio nella collocazione attuale nel 1949. Non avendo letto, purtroppo, il giornale svizzero sino in fondo, Raddatz non aveva letto la frase di avvertimento che chiudeva la serie dei *pastiche*, presa questa volta davvero da Goethe, dalla seconda parte del *Faust*: «inventato, tutto inventato».

Evidentemente Raddatz, in quel momento, cadde vittima dell'errore di miopia storica, e di malcelato spenglerismo, tipico di tanto nostro immaginario contemporaneo: il mondo ottocentesco borghese, solido e

prudentemente moderno, aveva ancora un rapporto abbastanza equilibrato con la natura; solo ai nostri giorni c'è stata un'improvvisa terribile accelerazione verso trasformazioni deleterie e apocalittiche.

Raddatz ha pagato, sia pure in modo lieve, per il suo errore. Dopo la denuncia della svista fatta dalla stessa «Neue Zürcher Zeitung», e lo scandalo assai rumoroso scoppiato sui giornali, egli è stato rimosso dal suo incarico e promosso a inviato speciale. Pian piano, con il tempo, si è ricostruito un'immagine: andando a Cuba a intervistare Castro, pubblicando libri, ritornando gradualmente a pontificare. Ma nei giorni caldi dello scandalo, non pochi dei suoi colleghi, che avevano conti aperti con lui, si sono divertiti alle sue spalle. Creando, per esempio, questa divertente parodia, uscita sulla «Süddeutsche Zeitung»:

Un giorno Goethe, mentre attraversava la stazione centrale di Francoforte, decise di comprarsi un bel *Frankfurter* e un libretto di Habermas; poi si fermò sovrappensiero chiedendosi: devo raggiungere alla svelta la mia signora madre nella casettina domenicale con l'orticello o recarmi piuttosto col tram nel quartiere fieristico, fra gli stand dei librai pieni di mie raccolte di novelle sulla nuova *Confusione dello spirito*? Alla fine si disse: Ma via!, Prima di tutto vado all'edicola della stazione e vedo che cosa ha scritto questa volta di me sulla «Zeit» il mio vecchio amico Frederichetto Raddatz.

3. Gli storici della società hanno prodotto numerosi libri in cui si studia l'impatto che, nei primi decenni dell'Ottocento, hanno avuto la costruzione delle ferrovie sul mondo socio-economico agrario tradizionale nei vari paesi d'Europa, e la locomotiva, sotto l'aspetto di macchina rumorosa e potente, portatrice di nuove forme e ritmi di vita, concretizzazione reale e simbolica della tanto desiderata e tanto paventata rivoluzione industriale¹. Alcuni storici della cultura – e fra questi, in particolare, con molta efficacia, Wolfgang Schivelbusch [1977], Hermann Glaser [1981] e Dirk Hoeges [1985] in Germania, Jeffrey Richards e John M. MacKenzie [1986] in Inghilterra – hanno anche studiato gli effetti più vistosi avuti dall'irruzione del treno sulle abitudini di vita, sui ritmi di lavoro e di spostamento fra luoghi e paesi, sulla percezione dello spazio e del tempo delle popolazioni europee, di quelle americane e gradualmente di quelle degli altri continenti nel corso dell'Ottocento. Alcuni storici dell'immaginario e della letteratura hanno anche studiato l'ef-

¹ I libri sull'argomento sono numerosissimi; accanto a solidi lavori di storia della tecnica, dell'economia e della società, ci sono molti libri rivolti agli amatori delle ferrovie, ai collezionisti di treni, alle rievocazioni di ferrovie montane, esotiche, ecc. ecc. La bibliografia a cui farò riferimento sarà, conseguentemente, molto selettiva.

fetto della nuova entusiasmante, ingombrante, minacciosa presenza del treno nella rappresentazione della vita delle persone, di quella della ferrovia nella rappresentazione del paesaggio, di quella della stazione nella rappresentazione del tessuto urbano delle città, passando in rassegna molti testi di varie letterature europee: memorie, cronache, romanzi, poesie; e studiando le modificazioni da essi provocate nell'assetto tematico e formale della produzione letteraria di modo lirico, o allegorico-pastorale, o mimetico-realistico, o fantastico. Ricordo, come particolarmente pregevoli, gli studi di Leo Marx sulla locomotiva nell'immaginario americano [1987, 1988], quello di Johannes Mahr [1982] sulle ferrovie nella poesia tedesca e, anche se un po' troppo appiattito sulla tradizione delle ricerche erudite di tipo tematico, lo studio di Marc Baroli sulla letteratura francese [1964]. Numerose sono, inoltre, soprattutto nell'editoria tedesca, le antologie a impianto tematico che raccolgono testi poetici, narrativi, memorialistici della letteratura dell'Otto e Novecento, espressione dell'immaginario ferroviario².

Non mi risulta che esista uno studio autorevole e aggiornato sul treno e la ferrovia nella letteratura italiana. Certamente non esiste nessuna antologia specializzata. Non escludo che una ricognizione attenta dei testi, soprattutto di poeti e scrittori minori dell'Ottocento, non possa dare anche per l'Italia qualche sorpresa. Può essere che la rarità di simili studi sia dovuta all'interesse molto tiepido, negli studiosi italiani di storiografia letteraria, verso le ricerche a impostazione tematica. La lettura preliminare e sommaria delle antologie della poesia anche minore dell'Ottocento ha dato, sinora, scarsi risultati.

Il dato di cui dispongo è quello di una presenza complessiva assai rara del tema del treno nella letteratura italiana dell'Ottocento, a fronte di una forte presenza delle ferrovie nel paesaggio economico-sociale del paese. Anche gli studiosi tedeschi lamentano una scarsa presenza di tutta la tematica industriale nella loro poesia dell'Ottocento e la considerano il segno di un pericoloso distacco dell'arte dalla realtà, dovuto alla tendenza degli intellettuali e dei poeti a cercar rifugio in un paesaggio idilliaco, nostalgico, passatista; evidentemente queste caratteristiche e queste tendenze sono nella letteratura italiana dell'Ottocento ancora più forti.

² Ricordo soltanto, per la letteratura tedesca, quelle a cura di Swoboda [1926], Kollex [1975], Einwohnergemeinde der Stadt Olten [1978], Willborg [1978], Rossberg [1979], Nagel [1980], Schmitt [1982], Hofer [1982], Minaty [1984, la migliore fra le antologie esistenti], e per la letteratura inglese, le antologie a cura di Morgan [1963], Hopkins [1966] e Carr [1978].

4. Non intendo, in queste pagine, tracciare un panorama analitico e completo della letteratura ferroviaria europea nel mondo moderno: è un'impresa impossibile e sarebbe oltretutto noiosa per l'abbondanza, la ripetitività e spesso la scarsa qualità del materiale. Procederò liberamente con il metodo del campione: analizzando a fondo alcuni testi, cercando di tracciare alcune linee ideologiche di tendenza, ricostruendo aree tematiche differenziate dell'immaginario collettivo e individuale, cogliendo, possibilmente all'opera, il lento lavoro svolto dalla letteratura europea per familiarizzare, addomesticare, sublimare un'esperienza lacerante della modernità³.

³ Sono moltissime le persone che dovrei ringraziare: amici e colleghi che mi hanno suggerito questo o quel testo (fra cui ricordo, in rappresentanza di tutti, Gisela Perlet, traduttrice tedesca di Andersen e Giuseppe Sertoli, visitatore curioso della cattedrale di Ely), bibliotecari (di Pisa, Monaco, Parigi, Providence, Berkeley, Melbourne) che mi hanno procurato libri difficili da trovare, curatori di riviste o miscellanee che hanno accolto capitoli o prime versioni di capitoli di questo libro, studenti o colleghi (e in particolare i miei studenti del corso di Teoria della Letteratura 1990-1991 dell'Università di Pisa) che hanno seguito lezioni e conferenze su questo argomento e hanno contribuito, con domande, obiezioni e suggerimenti di lettura, a metterne a fuoco la problematica. Dovrei anche ringraziare macchinisti, bigliettari, ferrovieri che mi hanno fatto conoscere, in tutta la sua multiforme varietà, l'esperienza del viaggio ferroviario sin dai miei anni di studente pendolare nella bassa Lombardia durante il dopoguerra e poi più tardi di professore e intellettuale pendolare su una più ampia rete interregionale e internazionale.

L'impatto del treno sulla società dell'Ottocento e sull'immaginario collettivo

1. Penso sia opportuno tracciare, anzitutto, un quadro rapido e sommario del rinnovamento tecnologico introdotto nelle società moderne dalla ferrovia¹.

In Inghilterra nel 1825 venne inaugurata la linea ferroviaria Stockton-Darlington e nel 1830 la Liverpool-Manchester: queste linee avevano già le caratteristiche che sono tipiche della ferrovia anche oggi: percorso su propri binari, trazione meccanica, attrezzature e segnali per il traffico, servizi per i passeggeri. Sulla linea Liverpool-Manchester, al momento dell'inaugurazione, venne utilizzata per la prima volta la locomotiva progettata da Stephenson nel 1829. Per la costruzione, che seguì rapidamente, delle linee ferroviarie inglesi (e poi degli altri paesi) le iniziative finanziarie e capitalistiche dell'Inghilterra dell'Ottocento (e degli altri paesi) fecero la prima loro prova di progettazione, investimento e realizzazione su larga scala. Di larga scala furono anche i fenomeni correlati dell'utilizzazione di mano d'opera, specialmente manovalanza non specializzata, e materiali, specialmente prodotti di ferro.

Nel 1843 in Inghilterra erano già in esercizio 3.280 km di linee ferroviarie e nel 1860 la rete aveva raggiunto i 16.000 km. Nel 1875 era già stato costruito più del 70 per cento della rete odierna. In Francia nel 1836 era stata inaugurata la Parigi-Versailles e nel 1837 la Parigi-Saint-Germain; nel 1842 veniva varato un piano generale per congiungere con nove grandi linee Parigi alle frontiere e ai litorali della Manica, del Me-

¹ Fra gli studi principali: per la situazione generale Rossberg [1977], Trebilcock [1981], Grube e Richter [1983], O'Brien [1983]; per l'Inghilterra Fishlow [1966], Hawke [1970], Aldcroft [1974], Gourvish [1980]; per l'America Fogel [1964]; per la Germania Wagenblass [1973]; per l'Italia Caizzi [1965], Lacché [1970], Guderzo [1972-73], Fenoaltea [1973], Jannattoni [1975], Mioni [1976], Di Gianfrancesco [1979], Carozzi e Mioni [1980], Giuntini [1984], Bortolotti [1985], Lorenzetti [1986]. Hanno un carattere divulgativo Robbins [1962] e Perkin [1971].

diterraneo e dell'Atlantico. In Belgio nel 1834 venne promulgata una legge organica sulle ferrovie e fu iniziata la costruzione della rete del paese, che raggiunse nel 1860 più o meno la dimensione che ha oggi.

In Germania la prima linea ferroviaria, fra Norimberga e Fürth, venne inaugurata il 7 dicembre 1835. Il primo tratto importante, da Lipsia a Dresda, fu aperto l'8 aprile 1839. Nel 1840 furono inaugurate le linee Berlino-Potsdam e Monaco-Augsburg. Nel 1845 le linee tedesche raggiunsero i 2.200 km, nel 1850 i 7.500 km, alla svolta del secolo i 50.000 km.

In Italia nel 1839 fu aperta, in modo più che altro simbolico e per il godimento della famiglia reale, la prima linea ferroviaria, la Napoli-Portici di 8 km e l'anno successivo, anche in questo caso avendo a primi destinatari una famiglia di sovrani, la Milano-Monza, primo tronco della futura ferrovia ferdinandea da Milano a Venezia, che fu realizzata interamente nel 1846; nel 1847 fu aperta la Firenze-Livorno, nel 1855 la Torino-Genova. Nel 1858 il chilometraggio delle ferrovie in Italia era giunto a 1.800, molto al di sotto di quello degli altri paesi europei (e persino della Svizzera, giunta allora ai 2.000 km). Nel 1861 l'Italia unita aveva 2.189 km di ferrovia contro i 9.439 della Francia e i 14.595 dell'Inghilterra. Dopo l'unità ci fu un forte balzo in avanti, con impiego di capitali statali ma ancor più di capitali privati, su iniziativa e pressione dei gruppi politici e degli interessi economici locali. Ecco le tappe: 8.000 km nel 1870, 12.000 nel 1885, 18.500 nel 1905.

Ci sono, fra le vicende dello sviluppo ferroviario in Germania e in Italia, alcune analogie, dovute al fatto che i due paesi stavano affrontando un analogo processo di sviluppo economico e sociale e anche di unificazione politica. In entrambi i paesi l'industrializzazione delle comunicazioni, basata sull'introduzione della ferrovia, prese a modello – per le soluzioni tecniche e per il tipo di intervento economico – quanto si stava facendo in Inghilterra, in Francia e in Belgio. E tuttavia c'è, fra l'Italia e la Germania, qualche non lieve sfasatura temporale, essendo stato lo sviluppo italiano più tardo, e intralciato dalla situazione politica aggrovigliata, dallo scontro di molti interessi locali, dalla presenza di zone a forte arretratezza.

Anche gli altri paesi d'Europa e degli altri continenti gradualmente costruirono le loro reti ferroviarie, con imprese a volte di carattere grandioso e ciclopico, come è il caso della rete ferroviaria che accompagnò la conquista del West negli Stati Uniti o della famosa ferrovia transiberiana nell'Unione sovietica.

2. A complicare il quadro dei dati ideologici e culturali va tenuto presente che l'introduzione delle ferrovie nella vita economica e sociale dei

paesi europei ebbe anche, e particolarmente in paesi che stavano vivendo un processo di unificazione politica e costruzione di un'ideologia nazionale, una notevole valenza politica (e militare).

Ciò si avverte molto chiaramente, per la Germania, già nella citatissima riflessione di Goethe (che non basta di per sé a riscattare la *gaffe* ricordata di Raddatz):

Non ho nessuna ragione di temere che la Germania non sarà unita; le nostre buone strade e le future ferrovie lo otterranno certamente. [Eckermann 1836, 23 ottobre 1828, ediz. 1955, p. 629]²

Lo stesso concetto venne ripetuto continuamente da coloro che costituirono le prime società per la costruzione delle ferrovie³, dai compilatori degli inviti ufficiali alle inaugurazioni⁴, dai discorsi celebratori, dai cronisti dei giornali, dai partecipanti alle discussioni politiche, dagli strateghi militari, dai progettisti economici e politici. Un esempio di questi ultimi è fornito da Friedrich List, che così si esprime nel 1841:

Quel che per ora possediamo, come ferrovie, in Germania è buono come giocattolo per le città e per dare al pubblico tedesco l'idea della cosa; l'effettiva utilità, tuttavia, di questo mezzo di trasporto, il suo influsso sull'agricoltura, l'industria, l'attività mineraria, i commerci interni e con l'estero potrà apparire in modo grandioso soltanto quando la Germania orientale e quella occidentale, la Germania del Nord e quella del Sud saranno unite fra loro da almeno quattro linee nazionali. E però l'aspetto più importante di un sistema ferroviario generale non sarà per noi tedeschi né quello finanziario e neppure quello riguardante l'economia nazionale, ma quello politico. Per nessun'altra nazione la ferrovia ha un così inestimabile valore, come mezzo per risvegliare e alimentare lo spirito nazionale e per irrobustire le forze di difesa della Nazione. [Ediz. 1935, p. 331]

² Quando non è diversamente indicato, le traduzioni dei testi citati sono mie. Le traduzioni dei testi poetici, che sono riportati anche nell'originale, sono puramente di servizio, semplici parafrasi letterali del testo.

³ Cfr., per esempio, l'*Invito alla fondazione di una società per la costruzione di una ferrovia a vapore tra Norimberga e Fürth*, datato Norimberga 14 maggio 1833: «L'invenzione della ferrovia a vapore è, per la circolazione materiale degli Stati e il collegamento dei popoli, di un'importanza altrettanto incalcolabile quanto l'invenzione dell'arte della stampa per i loro rapporti spirituali [...]. L'uomo si è impadronito sempre più del dominio sullo spazio e sul tempo». (Citato in Mahr [1982], p. 27).

⁴ Cfr. *Invito e prospetto. La prima ferrovia tedesca Norimberga-Fürth*, in W. Treue K-H. Manegold (a cura di) [1966], pp. 70 s.

Per l'Italia è noto che i progetti di costruzione delle prime linee ferroviarie furono dapprima elaborati nell'ambito dei singoli Stati e con spirito di concorrenza (il progetto della linea ferdinandea tra Milano e Venezia, quello della linea piemontese fra Torino e Genova, quello granducale toscano tra Firenze e Livorno), e che quando si trattò di elaborare progetti di linee e collegamenti più ampi (la Milano-Bologna e oltre, la Milano-Genova, i collegamenti svizzeri attraverso i valichi alpini, i collegamenti con il Sud della penisola, passando attraverso gli Stati papali decisamente ostili all'introduzione della ferrovia⁵) la discussione assunse inevitabilmente un contenuto politico.

Il tema politico dell'unificazione del paese è dominante nella recensione che il conte di Cavour scrisse nel 1846, alla vigilia quindi degli avvenimenti del '48, al libro del Petitti Di Roreto che conteneva un primo progetto di rete ferroviaria d'ambito nazionale⁶.

3. Non è difficile tracciare, per linee essenziali, la storia dei cambiamenti provocati nella sensibilità e mentalità collettiva e nelle prese di posizione ideologica degli intellettuali a seguito dell'introduzione nei paesi europei ed extraeuropei (pur con le inevitabili sfasature temporali) della nuova tecnologia ferroviaria e di una macchina emblematica come la vaporeiera.

La vicenda va tuttavia collocata, come fanno correttamente Wolfgang Schivelbusch [1977] o, limitatamente alla situazione tedesca, Johannes Mahr [1982]⁷, sullo sfondo della più generale reazione agli sviluppi della rivoluzione industriale da parte della generazione di intellettuali vissuta alla fine del Settecento e all'inizio dell'Ottocento, grosso modo la cosiddetta generazione romantica (anche qui con le inevitabili differenze fra intellettuali inglesi e intellettuali francesi, intellettuali tedeschi e intellettuali italiani). Di una vera e propria rivoluzione industriale, come è noto, non si può ancora parlare in gran parte dei paesi del continente per i primi decenni dell'Ottocento (il decollo francese è assegnato dagli storici agli anni Trenta, quello tedesco a metà Ottocento, quello italiano ancora

⁵ Particolarmente ostile, come è noto, fu il papa Gregorio XVI; l'elezione di Pio IX fece invece sperare non solo in una diversa politica nel paese ma anche in una maggiore attenzione al problema ferroviario.

⁶ C. Benso conte di Cavour, *Des chemins de fer en Italie*, «Revue Nouvelle», 1846, recensione di C.I. Petitti Di Roreto, *Delle strade ferrate italiane e del miglior ordinamento di esse. Cinque lettere*, Tip. e Libreria editrice, Capolago 1845, ripubblicato in [1962], pp. 225-48.

⁷ Specialmente nel capitolo I (pp. 11-24), su «Le ferrovie e la trasformazione della natura nel diciannovesimo secolo».

più tardi, agli ultimi decenni del secolo). Ma il dato storico della rivoluzione industriale inglese rimane la discriminante essenziale: la vita degli uomini di quelle generazioni, anche se in paesi diversi, si svolse in presenza del grande fenomeno, con sotto gli occhi (attraverso le cronache di viaggio, le visite, i racconti, le elaborazioni ideologiche e filosofiche) quel che stava avvenendo in Inghilterra, nella vita individuale, in quella sociale, in quella dei rapporti economici, nel nuovo paesaggio.

Mahr cita in proposito alcune prese di posizione significative dell'ingegnere minerario Friedrich von Hardenberg, meglio noto con il nome di Friedrich Novalis, sui compiti del poeta in un mondo in cui le nuove conoscenze scientifiche e le invenzioni tecniche richiedevano ai suoi sensi di orientarsi sempre più in un modo empirico. Per esempio, da *Il cristianesimo o l'Europa* [1799], un'affermazione come la seguente:

Nella fisica ora è stato raggiunto il punto culminante, sicché possiamo più facilmente abbracciare con lo sguardo la situazione in cui si trova la corporazione scientifica. Il bisogno delle scienze naturali è parso, negli ultimi tempi, a mano a mano che esse ci divenivano familiari, sempre più visibile. La natura cominciò ad assumere un aspetto sempre più carente, e, avvezzi come eravamo allo splendore delle nostre scoperte, vedemmo sempre più chiaramente che si trattava di una luce presa a prestito, e con i noti metodi e strumenti non avremmo trovato né costruito l'essenziale, ciò che si cercava. [Ediz. 1982, p. 578]

O, da *Gli adepti di Sais* [1789], un appello come il seguente:

Chi dunque vuole arrivare a conoscere la Natura, eserciti il suo senso morale, agisca in conformità al nobile nocciolo del suo interiore, e la Natura gli si aprirà quasi spontaneamente. [Ivi, p. 110]

In queste prese di posizione, come in altre dei romantici tedeschi, si sente che il mondo nuovo della scienza, dell'industria e del macchinismo minaccia di mettere in crisi una concezione sostanzialmente organicistica e spiritualistica della natura. È interessante il commento di Mahr:

Lo sviluppo complessivo del romanticismo tedesco dovrebbe essere studiato, in modo assai più deciso di quanto si sia fatto finora, collocandolo sullo sfondo del capitalismo industriale nelle sue fasi iniziali. Ciò che si voleva ottenere era nientemeno che questo: attraverso il ricorso alle rigide norme sociali, che si riteneva fossero state fissate nel medioevo cristiano, e alle tradizioni del popolo, si volevano introdurre dei contrappesi alla nuova incipiente barbarie. Molti dei lati positivi del romanticismo, come pure molti di

quelli negativi, se si tiene presente questa precisa connessione, possono essere spiegati in modo assai più chiaro. [Ivi, p. 279]

In tutti i paesi in cui fu introdotta la ferrovia (così come, parallelamente, l'energia elettrica per l'illuminazione e altri usi e il telegrafo per la comunicazione rapida a distanza), la reazione generale, soprattutto nei primi anni e nei primi contatti con il nuovo mezzo, fu una reazione di shock. Questo provocò, sul piano psicologico così come nella sensibilità, forti divaricazioni interiori e una netta polarizzazione nelle prese di posizione ideologica. Si contrapposero, o alternarono bruscamente, le espressioni di entusiasmo, di orgogliosa affermazione delle potenzialità tecniche ed economiche della nuova scoperta e di utopica fede nelle capacità dell'uomo di dominare la natura e risolvere molti dei mali sociali, ma anche espressioni di forte timore, di angoscia per le dimensioni nuove dell'esperienza (e in particolare di quelle del tempo e dello spazio) che il nuovo mezzo portava con sé. L'impressione che lo strumento meccanico, veloce e rumoroso, potesse mettere in difficoltà l'equilibrio biologico interno del corpo umano e il suo sistema sensoriale, con vere e proprie alterazioni di carattere patologico, o che potesse violentare la natura o sfuggire con la sua potenza alle forze umane chiamate a guidarlo e dirigerlo, fu molto forte e diffusa.

Di tutto questo parla, con ricchezza di documenti e dettagli, Wolfgang Schivelbusch. Egli, che è sociologo e storico della cultura, studia nel suo libro *Storia dei viaggi in ferrovia* [1988], un'opera davvero esemplare, gli effetti più vistosi avuti dall'irruzione del treno e della ferrovia, ma anche dalla particolare configurazione delle carrozze, e degli scompartimenti, sulle abitudini di vita e di scambio, sui ritmi di lavoro e di spostamento fra luoghi e paesi, sulla percezione dello spazio e del tempo, sulle esperienze di conoscenza di sé e degli altri, dei primi viaggiatori inglesi, e poi degli altri paesi d'Europa e d'America. Egli si sofferma su molte testimonianze a caldo, e sulle reazioni delle persone più diverse, scrittori, filosofi, giornalisti, imprenditori, puri e semplici viaggiatori, di fronte al nuovo mezzo di locomozione, che veniva a industrializzare il modo tradizionale di vivere lo spazio e il tempo.

4. Non starò qui a fare la storia, assai complessa, del lessico ferroviario e dei vari termini con cui, nelle diverse lingue, si indicano il treno, la locomotiva, i binari, la ferrovia, la stazione⁸. Mi limiterò ad alcune osservazioni sparse. La parola, per esempio, che è stata scelta nel corso del-

⁸ Esemplare, per la lingua francese, lo studio di Wexler [1955].

l'Ottocento per indicare il treno, nuovo mezzo di comunicazione della società industriale (in inglese,⁹ a quanto sembra, nel 1824, in francese nel 1830 circa, in italiano nel 1874, quando fu forse usata per primo da Michele Lessona) affonda le sue radici, come è noto, nel medioevo romanzo¹⁰. E tuttavia, nonostante la somiglianza dei termini e la loro frequente origine comune, non c'è una corrispondenza fra le aree semantiche indicate da questa parola nei diversi ambiti linguistici e culturali. In inglese, per esempio, il termine *train* ha una latitudine di significati superiore a quanto avviene in francese o in italiano (dove esistono i due termini paralleli e differenziati *la traîne* e *le train*, il treno e il traino), mentre invece si comporta con qualche analogia (per altro tutt'altro che perfetta) con il corrispondente termine tedesco *der Zug*, che di *train* è notoriamente un calco, ma che ha, per ragioni storiche della parola, una latitudine di significato anche più ampia.

Basta, per comprendere la diversa dislocazione delle aree metaforiche connesse con il treno nelle lingue menzionate, esaminare i principali lemmi della voce *train* in un qualsiasi vocabolario della lingua inglese oppure i principali lemmi della voce *Zug* in un qualsiasi vocabolario della lingua tedesca. I diversi significati vi sono di solito indicati con un numero progressivo e raggruppati in alcune grandi aree semantiche indicate da lettere dell'alfabeto. Per *train*:

- A. Nomi di azione, dal verbo francese *traîner* o dall'inglese *to train*.
 - 1. Indugio, ritardo, un trascinare il tempo.
 - 2. Portamento, modo di correre (di un cavallo), modo di cavalcare.
 - 3. Andatura particolare (di un cavallo).
 - 4. Addestramento, istruzione.
- B. Ciò che si trascina, o viene trascinato.
 - 5. Parte allungata di un mantello o di una veste (di sovrani, donne), strascico, coda.

⁹ L'espressione originariamente usata, a partire dal 1824, era «a train of carriages» (un traino di carrozze); così, per esempio, nel 1825, da W. Chambers, in occasione dell'apertura della ferrovia Stockton-Darlington: «The signal being given, the engine started off with this immense train of carriages» (Dato il segnale, la locomotiva partì con questo immenso traino di carrozze).

¹⁰ Dall'antico francese *trainer* (a sua volta dal lat. *trahere* e lat. pop. *tragere*) sono derivati il francese *traire*, il provenzale *trahinar*, il *middle English trainer*, l'italiano *trainare* nel significato di: trascinare, trainare, trasportare a dorso di cavallo. Le due parole francesi *la traîne* e *le train* (con significato distinto, ma a volte sovrapposto) sono entrambe sostantivi deverbali da *trainer*. Dalla prima viene l'italiano antico *la traina*; dalla seconda il provenzale *trahi*, lo spagnolo *tragin*, l'italiano *il traino*. In italiano già nel Seicento accanto a *traino* è comparso *trèno* con il significato di «equipaggio signorile, séguito» (Redi) e nel Settecento con il significato di «traino delle artiglierie» (Montecuccoli).

- 5b. La coda di un uccello (un pavone).
- 5c. La coda di una cometa. (Onde Shakespeare, *Amleto* I, 1, 117-18: «As stars with trains of fire and dews of blood, / Disasters in the sun», Come stelle con code di fuoco e rugiada di sangue, / Disastri nel sole).
- 6. Un fiume dal percorso strisciante, un serpente. (Onde Milton, *Paradiso perduto* 305-6: «All but within those banks where rivers now / Stream, and perpetual draw their humid train», Dentro le banchine dove i fiumi ora / scorrono e perpetuamente trascinano il loro umido traino).
- 7. Altre cose allineate per terra (per esempio, pezzi di carogna in fila per creare una traccia e attirare le volpi).
- C. Un corteo o fila di persone e cose, una lunga serie (al seguito di una persona di rango). A volte i veicoli che portano persone o bagagli.
 - 8. Un seguito, un corteo, un codazzo, una processione regale.
 - 9. (Militare) L'artiglieria e altre macchine da battaglia o da assedio.
 - 10. Una serie di elementi di accompagnamento, di circostanze, idee accessorie (per esempio, in Sterne: «The idea presented itself with this in its train», L'idea si presentò con questo al suo seguito).
 - 11. Una compagnia di persone, animali, veicoli che viaggiano insieme, una processione.
 - 12. Un numero di cose che seguono l'una all'altra nel tempo o in un certo ordine, una successione, sequenza. (Onde Locke, *L'intelletto umano* II, XIV, 3: «A train of Ideas», Una successione di idee; III, VII, 2: «It is not enough that a man has Ideas clear and distinct [...] he must think in train», Non basta che un uomo abbia idee chiare e distinte [...] deve pensare per successione di pensieri).
 - 13. Una miccia, una striscia di polvere da sparo.
 - 14. Un sistema di ingranaggi.

Per *Zug*:

- A. Nomi di azione, dal verbo *ziehen*: tiro, tirata, tratto.
 - 1. Sorso, bevuta.
 - 2. Respiro, boccata (d'aria), boccata di fumo (dalla pipa). (Onde «in vollen Zügen genießen», godere a pieno; «in den letzten Zügen liegen», giacere in agonia).
 - 3. Pesca (di pesci), una buona pescata.
 - 4. Atto del tirare: per esempio i remi.
 - 5. Tirata (periodo di tempo o di azione ininterrotto). (Onde «Die Arbeit in einem Zug verrichten», fare il lavoro in una tirata).
 - 6. Tratto. (Onde «Die Züge seiner Schrift», i tratti della sua scrittura).
 - 7. Lineamento, fattezze. (Onde «anmutige Züge», tratti aggraziati).
 - 8. Lato, aspetto. (Onde «Das ist ein sympathischer Zug an ihm», è un lato simpatico del suo carattere).
 - 9. (Retorica) Tratto, elemento del discorso. (Per esempio «I Züge let-

terari sono elementi del testo, che danno alle singole opere le loro caratteristiche specifiche. Essi possono avere un valore di sorpresa o essere poco abituali e così imprimersi fortemente nel processo della lettura. Possono poi servire da attributi dei motivi e dei temi e assumere inoltre la funzione di trasmissione e commutazione dell'informazione»: H. S. e I. Daemmrich [1987], p. 347).

10. (Musica) Registro.
- B. Movimento, impeto, slancio.
 11. Mossa (nei giochi di scacchi, dama, ecc. ecc.). (Onde: «Den ersten Zug tun», fare la prima mossa).
 12. Slancio, vivacità. (Onde «Zug in etwe bringen», portare vita in qualcosa).
 13. Impeto, impulso, inclinazione. (Onde «Einem Zuge des Herzens folgen», seguire un impulso del cuore).
 14. Spinta, tendenza. (Per esempio «Daran kannst du nichts ändern, das ist der Zug der Zeit», A ciò non puoi porre rimedio, è tendenza del tempo).
 15. (Militare) Spedizione, campagna, scorreria. (Onde «Der Zug Napoleons nach Rußland», la campagna di Napoleone in Russia).
 16. Movimento dell'aria nello spazio: corrente, corrente d'aria.
 17. Tiraggio (di una canna fumaria).
 18. Tiraggio (di una canna di fucile o altro strumento per sparare).
- C. Ciò che tira, trascina.
 19. (Meccanica) Tirante, congegno di sollevamento.
 20. (Ferrovia) Treno, locomotiva.
 21. Tiro, coppia. (Per esempio «ein Zug Oksen», una coppia di buoi).
- D. Ciò che è trascinato.
 22. Corteo, processione di persone in marcia, fila, colonna. (Per esempio «Der Zug der Leidtragenden folgte dem Sarg», il corteo dei familiari in lutto seguiva il feretro).
 23. Stormo di uccelli.
 24. Branco di pesci.
 25. (Ferrovia) Treno, convoglio.
 26. (Militare) Squadra, plotone, carica. (Per esempio «Der Zug der Zehntausend», la carica dei diecimila).
 27. (Scolastico) Sezione, reparto, divisione.

Come si vede ci sono, in inglese e in tedesco, molte aree semantiche, molti significati connotativi e spunti metaforici che i termini corrispondenti in italiano e in francese non consentono o ignorano totalmente.

È molto significativo, e illuminante anche rispetto al soggetto di questo libro, un caso di fraintendimento semantico in cui mi sono imbattuto

in una delle tante compilazioni antologiche tedesche sulla tematica ferroviaria: quella di Gerald Sammet [1984]. Alla sezione dedicata ai panorami ferroviari, nella quale compaiono passi di Thomas Mann, Georg Heym e altri, il curatore fa precedere una paginetta di citazioni in exergo [p. 17], una di Andreas Okopenko e una di Walter Benjamin, dal saggio famoso sull'*Opera d'arte nell'epoca della sua riproducibilità tecnica*, là dove viene definita l'aura, come «un'apparizione unica di una distanza, per quanto questa possa essere vicina», e vengono dati due esempi di due oggetti naturali provvisti di aura:

Seguire, in un pomeriggio d'estate, una catena di monti all'orizzonte oppure un ramo che getta la sua ombra sopra colui che si riposa – ciò significa respirare l'aura di quelle montagne, di quel ramo. [Ediz. 1966, p. 25]

Senza pensare che mai Walter Benjamin, che ben conosceva, come vedremo, la storia dell'immaginario ferroviario, avrebbe potuto confondere un paesaggio naturale di montagne, in un momento di immobile calma, con uno percorso da un tipico meccanismo artificiale come il treno (parente stretto, fra l'altro, della tecnica fotografica di cui in quel saggio stava trattando), e scrivendo invece ormai in un clima culturale in cui i treni e le ferrovie sono divenuti quasi parte del paesaggio naturale idilliaco e romantico, Sammet ha male interpretato la parola tedesca *Gebirgszug*, attribuendole il significato di treno di montagna invece che di catena di montagne e ha pensato che Benjamin portasse a esempio di paesaggio con l'aura un paesaggio ferroviario e quindi ha deciso di riportare quel passo nella sua antologia di testi sui treni.

5. La polarizzazione delle posizioni intellettuali, legate ai diversi sfondi ideologici, è molto chiara e visibile in gran parte dei paesi europei, in Inghilterra, in Francia, in Germania. Nel primo paese, in cui tante forze anche intellettuali e i gruppi sociali e politici dominanti erano direttamente impegnati nello sforzo dell'industrializzazione del paese, le correnti dell'opposizione, costituitesi su basi filosofiche, religiose o vagamente ideologiche, riuscirono ad avere una notevole consistenza per tutto il secolo. In Francia l'opposizione all'introduzione della ferrovia trovò i suoi maggiori seguaci nei circoli cattolici tradizionalisti, mentre i più entusiasti sostenitori furono i saintsimoniani, che ne fecero oggetto della loro predicazione e delle loro battaglie di idee, legando ai simboli della modernizzazione industriale la loro dottrina sociale e del lavoro e anche le loro dottrine estetiche.

E l'Italia? Rispetto alla situazione di altri paesi europei, quella del co-

siddetto romanticismo italiano risulta assai più incerta e l'intreccio delle posizioni ideologiche, la profondità delle questioni filosofiche affrontate risultano nel complesso assai più vaghe e confuse, attardate. Le divisioni ideologiche, da noi, sono assai meno nette che in altri paesi. Alcuni dei protagonisti della battaglia romantica italiana in letteratura risultano, in realtà, essere stati fra i protagonisti di quell'ampio movimento sociale e culturale con cui una classe borghese ancora molto fragile riuscì (spesso appoggiandosi a capitali stranieri) a far fare, alle varie parti del paese e alle loro strutture economico-sociali, quel forte balzo in avanti che solo l'introduzione della nuova tecnologia industriale consentiva.

Questo spiega abbastanza chiaramente la peculiarità, in via generale, della situazione italiana, rispetto per esempio a quella tedesca: un tema come quello dei pericoli sociali e individuali rappresentati dal nuovo mondo industriale appare molto raramente negli scritti degli intellettuali italiani del primo Ottocento, sia di parte classicistica sia di parte romantica, e invece sono assai più frequenti le dichiarazioni entusiastiche in favore delle nuove invenzioni: l'areostato, la carrozza a vapore, la locomotiva, l'elettricità, ecc. ecc.

Un episodio simbolico si ebbe proprio in Inghilterra nel 1830, in occasione dell'inaugurazione della linea Liverpool-Manchester. Il presidente della Camera di commercio, l'economista William Huskisson, mentre le locomotive del treno inaugurale facevano manovra per approvvigionarsi di acqua a Parkside, diciassette miglia oltre Liverpool, forse in un momento di inavvertenza o di confusione ottica, fu investito da una delle locomotive. L'episodio sconvolse i presenti, ma nessuno se la sentì di sospendere il viaggio inaugurale, giustificandosi con il motivo ufficiale che c'era troppa attesa tra la folla di Manchester. Huskisson morì quella sera stessa e l'incidente fu sentito come l'intervento di una Potenza superiore, offesa e ammonitrice, proprio nel momento in cui si celebrava il trionfo della scienza e del progresso. Se ne coglie l'eco nella targa commemorativa eretta per l'occasione, a memoria di William Huskisson¹¹.

E tuttavia, sia nella targa per Huskisson, sia nei discorsi tenuti per l'occasione, sia nei tanti e simili discorsi per l'inaugurazione di altre linee ferroviarie, in Inghilterra e sul continente, nei documenti fatti circolare con la proposta di costituzione di società per la costruzione di nuove li-

¹¹ La targa fu riportata nel «Railway Magazine», 69 (1831), p. 838; di lì è citata in J. Richards - J. M. MacKenzie [1986], p. 11. Cfr. anche F. D. Klingender [1972], pp. 203-05. La connessione tra la ferrovia e la morte è corroborata da altri esempi di incidenti simili occorsi in quei primi anni e ricompare, sotto forma fantastica, in molte successive opere di narrativa d'invenzione.

nee, nelle cronache dei giornali del tempo – l'ideologia ufficiale, decisamente dominante, è quella che identifica il nuovo mezzo di locomozione con nuove fortune politiche e sociali e con il progresso dell'umanità.

Esemplari e riassuntive di queste posizioni sono le pagine entusiastiche scritte verso la fine dell'Ottocento da E. Foxwell e T.C. Farrer, autori di un libro sugli *Express Trains*. Alla velocità dei trasporti procurata dalla ferrovia essi fanno risalire i grandi progressi dell'Ottocento in tutti i campi: la diffusione mai prima realizzata della ricchezza, l'uniformità dei prezzi, una indipendenza dei costumi, la tendenza realistica nell'arte e nei comportamenti, la crescita senza precedenti della popolazione, i prezzi stupefacentemente bassi di gran parte dei generi di prima necessità, lo spirito universale e quasi frenetico della concorrenza, un ineguagliato spirito di tolleranza fra gli uomini:

C'è speranza nell'aria, un nuovo ottimismo, alimentato soprattutto da un perpetuo movimento. [...]

Quando ci troviamo sui marciapiedi delle grandi stazioni delle linee interne, assistiamo a un salutare agitarsi nell'andare e venire di uomini inquieti; vediamo che l'uomo è sottoposto alla cura del Movimento, e sappiamo che c'è un futuro per lui. In cima a ogni stazione ferroviaria sventola luminosa la bandiera della Speranza, mentre giorno dopo giorno l'espresso dell'Amicizia entra ed esce dalla stazione per le sue missioni portatrici di Salvezza. [1889, pp. 70-72]

L'irruzione della vaporiera nelle letterature romantiche europee

1. Una tradizione culturale e letteraria assai consistente, in esplicito contrasto con le ideologie dominanti nei ceti imprenditoriali e borghesi dell'Europa dell'Ottocento, ha rappresentato la macchina del treno (la locomotiva), i binari dritti della ferrovia, i tunnel, i ponti, le stazioni fumanti come una novità ostile e minacciosa nel nuovo paesaggio sociale, un elemento di squilibrio, di accelerazione forzata, di scombussolamento per la vita esteriore e interiore dell'uomo.

Sono molti i testi che, a partire dai primi decenni dell'Ottocento, presentano il treno e la ferrovia come una novità perturbante e minacciosa, capace di sconvolgere a fondo il paesaggio sociale e la sensibilità individuale. Furono create allora alcune fortunate immagini e metafore: la locomotiva come mostro infuocato e fumante, che fa tornare in vita il mito antico di Vulcano; il treno che si snoda come un serpente o un drago che emette fumo e fuoco; le linee diritte che tagliano il paesaggio, bucano i monti, fan violenza alla natura; la forza trainante della locomotiva come simbolo del destino; il rotolio e il ritmo monotono delle ruote come espressione di un controllo macchinistico del tempo ancor più perturbante di quello espresso dal ticchettio dell'orologio e dallo scatto delle lancette sul quadrante; i depositi fumanti, le officine delle locomotive, le gallerie delle stazioni come luoghi di desolazione, confusione, perdizione.

I primi romantici tedeschi reagiscono al nuovo mondo della macchina con orrore, ne sentono tutta l'estraneità all'umano, lo avvertono come minacciosa anticipazione di una generale meccanizzazione dell'uomo: di qui l'improvvisa comparsa, in tanti scritti, di mostri e automi. Già colpisce una breve quartina di Achim von Arnim, dapprima intitolata *Eiserne Wege* (*Strade d'acciaio*) più tardi *Eiserner Wille* (*Volontà d'acciaio*), scritta in Inghilterra probabilmente nel 1803, in occasione di una visita alle miniere in cui venivano impiegati i primi rudimentali carrelli trainati da una macchina a vapore:

Jenem bahnet das Schwerdt den Weg und diesem der Spaten,
Wo die Wege noch schlecht, legen wir eiserne Spur,

Wo er vom Flusse gesperrt, da spannen wir eiserne Brücken,
Also ein eiserner Will, schaffet sich immer den Weg.

A quello la spada spiana la strada e a questo la vanga, / dove le strade sono ancora cattive, mettiamo in posa binari d'acciaio, / dove il cammino è interrotto da un fiume, lanciamo ponti d'acciaio, / così una volontà d'acciaio si apre sempre la strada. [Ediz. 1976, p. 228]

I versi di Arnim, che sembrano, quasi con forza profetica, parlare della ferrovia (già il titolo sembra anticipare il nome della futura invenzione – in tedesco *Eisenbahn* – e l'idea, oltre che la parola stessa *Bahn*, sono incluse nel testo), esprimono tutto l'orrore degli uomini di quella generazione di fronte a un mondo che sta divenendo metallico, macchinistico, tutto di ferro. Riprodotti spesso nella prima pagina delle antologie di poesia tedesca ferroviaria, i versi di Arnim ci ricordano, se non altro¹, il nesso, che fu molto stretto e su cui hanno insistito Karl Kautsky [1927, I, pp. 645 ss.] e Walter Benjamin [ediz. 1986, pp. 744-45], fra il mondo sotterraneo (innaturale, disumano, forse diabolico) delle miniere e il mondo delle vie di ferro, dei binari e delle locomotive.

Solo in qualche caso, quando dietro il mondo mostruoso della macchina e della nuova tecnologia compariva un qualche ricordo dell'antico sogno alchemico di un dominio delle forze della natura procurato dall'ingegnosità filosofica dell'uomo, allora la nuova macchina a vapore suscitò, nei romantici, connotazioni positive. È il caso di un passo importante del romanzo allegorico-politico, rimasto frammentario, *Der Komet* (*La cometa*, 1820-23) di Jean Paul, in cui uno dei personaggi, un uomo di Stato, viene presentato mentre polemizza contro l'ideologia liberale, secondo la quale in Inghilterra e in America i governanti sono trascinati dall'opinione popolare o, addirittura, dallo *spirito del tempo*. Egli invece sostiene che in quei paesi la parola del Sovrano muove onnipotente il Tutto andando anche contro la corrente popolare, e paragona lo Stato a una nave ammiraglia che non potrebbe essere guidata sull'acqua senza aiuto dall'alto, senza vento e senza vele. In quel momento, proprio mentre parla, ecco una nave entrare nel porto senza albero e senza vele, con un fumaio da cui escono fiamme e fumo. Egli stupito si domanda che

¹ È forte, anche se storicamente non giustificata, la tentazione di leggere, in questa quartina apparentemente occasionale eppure costruita con grande cura formale e grande densità semantica, anche l'anticipazione di futuri sviluppi ideologici e politici: l'alleanza, per esempio, fra classi militari (*das Schwerdt*), agrarie (*der Spaten*) e industriali (*eiserne Spur*) a costruire comuni ideali e uno Stato etico (*eiserner Will*).

sorta di nave sia mai quella, che si sposta da sola e corre il pericolo di incendiarsi. Gli risponde quello che, ironicamente, è definito il contro-parabolista:

È una nave a vapore; l'acqua è vinta, e dominata dall'acqua, che si trova in alleanza con il fuoco. Non ha bisogno del vento, solo di ruote, che girano spinte dalla forza del vapore; non ha bisogno di remi, solo di un timone silenzioso. Ebbene, questa forza di uno spirito acquatico che viene scatenato dal solo fuoco, sembra avere un potere sull'acqua quasi forte come il potere dello spirito del tempo sul popolo. [Ediz. 1975, II, p. 121]²

Non molto diverse sono le prese di posizione degli intellettuali romantici inglesi e francesi dello stesso periodo. In Inghilterra, fin dagli anni Trenta, i timori per l'effetto della ferrovia sul paesaggio geografico e sociale furono espressi in Parlamento:

L'intero paese sarà attraversato e spezzettato da strade di ferro. Dovunque ci sarà un villaggio o un sentiero per le mandrie, un mercato o una manifattura, ci sarà una ferrovia; gli oggetti fisici e i diritti privati saranno fucelli di paglia sotto le ruote del carro del Re del Fuoco. Le montagne saranno tagliate e bucate; le valli livellate; i cieli scalati; la terra si riempirà di tunnel; si farà irruzione in parchi, giardini e terreni ornamentali; la locomotiva dal fischio stridente porterà il caos della città nei recessi silvani della vita pastorale; treni madidi di vapore penetreranno le solitudini finora intatte delle rovine antiche; le locomotive fischianti correranno sulla cima delle case. [Citato in Francis, 1851, II, p. 146]

Quasi nessuno degli appartenenti ai primi gruppi romantici mostrò di entusiasmarsi per il nuovo mezzo. Nell'evoluzione ideologica, per esempio, di un uomo come William Wordsworth verso posizioni conservatrici ebbero un peso sicuro non solo le vicende politiche e la delusione per i fallimenti della rivoluzione francese ma anche la reazione agli effetti dell'industrializzazione sul paesaggio naturale e sociale inglese³. Egli, nella

² Sulla «macchina» e i romantici: A. Baruzzi [1973]; W. Schmidt-Biggemann [1975]; P. Sprengler [1977]; P. Gendolla [1980]. Il passo di Jean Paul (che volutamente e ironicamente – se si tien conto della polemica antimacchinistica dei suoi scritti giovanili – riconduce la forza propulsiva del piroscalo agli elementi chimici o alchemici dell'acqua e del fuoco) mi è stato segnalato da Gerd Held, che sta per pubblicare un articolo sull'argomento nella rivista «Filosofia». A lui sono anche debitore delle segnalazioni bibliografiche.

³ Su Wordsworth vorrei ricordare soprattutto gli studi di R. Paulson [1983]; G. H. Hartman [1987]; D. Simpson [1987]; G. Spivak [1987], pp. 64-76.

Prefazione del 1801 alle *Lyrical Ballads* (*Ballate liriche*) aveva, è vero, accolto con entusiasmo le immagini, se non la realtà, dell'età tecnologica; e ancora nel 1833, all'inizio degli sviluppi della ferrovia, aveva accolto con un qualche tiepido interesse la novità, scrivendo il sonetto: *Steam-boats, Viaducts and Railways* (*Piroscafi, viadotti e ferrovie*). Ma quando, una decina di anni più tardi, la pace della sua solitudine lacustre cominciò a essere minacciata dall'arrivo della ferrovia, irrigidì fortemente la sua opposizione, aderì ad appelli contro la ferrovia progettata, inviò al «Morning Post» alcune lettere lunghe ed eloquenti e, fra l'altro, due sonetti decisamente antiferroviari, composti nell'ottobre 1844, *Is there no nook of English ground secure* (*Non c'è angolino di terra inglese sicuro*) e *Proud were ye, Mountains, when, in times of old*, ora raccolti nei *Miscellaneous Sonnets* (*Sonetti miscellanei*). Riporto il secondo:

Proud were ye, Mountains, when, in times of old,
Your patriot sons, to stem invasive war,
Intrenched your brows; ye gloried in each scar:
Now, for your shame, a Power, the Thirst of Gold,

That rules o'er Britain like a baneful star,
Wills that your peace, your beauty, shall be sold,
And clear way made for her triumphal car
Through the beloved retreats your arms enfold!

Hear ye that Whistle? As her long-linked Train
Swept onwards, did the vision cross your view?
Yes, ye were startled; and, in balance true,

Weighing the mischief with the promised gain,
Mountains, and Vales, and Floods, I call on you
To share the passion of a just disdain.

Orgogliose eravate, o montagne, nei vecchi tempi, / quando i vostri figli patriottici, per contenere la guerra invadente, / trincerarono i vostri cigli; voi vi gloriavate di ogni cicatrice: / ora, per vostra vergogna, una Potenza, la Sete del Danaro, // che governa sulla Gran Bretagna come una stella malefica, / vuole che la vostra pace, la vostra bellezza, siano vendute, / e che una strada venga aperta perché il suo carro trionfale / possa stringere le vostre braccia attraverso gli amati recessi! // Sentite quel Fischio? E quando il suo Treno di lunghi vagoni congiunti / è balzato in avanti, la visione ha attraversato i vostri occhi? / Sì, eravate sbigottite; e, a giusto contrappeso, // soppesando il danno rispetto al guadagno promesso, / o montagne, e vallate, e torrenti, mi appello a voi / perché prendiate parte all'espressione appassionata di un giusto sdegno. [Ediz. 1987, p. 224]

Scrivendo anch'essi alla fine degli anni Quaranta ed esprimendo (come vedremo) una chiara nostalgia per il vecchio viaggio in carrozza, Thomas De Quincey e John Ruskin non facevano, in fondo, che riassumere posizioni molto diffuse fra i letterati e gli intellettuali del loro tempo.

In Francia fra gli intellettuali ostili alla ferrovia sono da annoverare Antoine Deschamps, Alfred De Musset, Charles Nodier, Gustave Flaubert e Theophile Gautier. Già nel 1833, per esempio, De Musset dichiara apertamente la sua ostilità al treno. Scagliandosi, nel breve poema *Rolla*, contro il mondo moderno, uscito dalla rivoluzione e governato da nuovi imprenditori borghesi e vaghi riformatori sociali, e facendosi sostenitore di posizioni al tempo stesso spiritualiste e libertarie (sostanzialmente romantiche), Musset usa il treno come un simbolo decisamente negativo. Egli si rivolge a Voltaire e agli altri illuministi deicidi e con sarcasmo dice loro:

Vous vouliez faire un monde – Eh bien, vous l'avez fait.
 Votre monde est superbe et votre homme est parfait!
 Les monts sont nivelés, la plaine est éclaircie;
 Vous avez sagement taillé l'arbre de vie;
 Tout est bien balayé sur vos chemins de fer,
 Tout est grand, tout est beau, mais on meurt dans votre air.
 Vous y faites vibrer de sublimes paroles;
 Elles flottent au loin dans des vents empestés.
 Elles ont ébranlé de terribles idoles;
 Mais les oiseaux du ciel en sont épouvantés.

Volevate fare un mondo. Ebbene, l'avete fatto. / Il vostro mondo è superbo e il vostro uomo perfetto! / I monti sono livellati, la pianura sfolta, / avete saggiamente tagliato l'albero della vita; / sulla vostra ferrovia tutto è spazzato via; / tutto è grande, tutto è bello, ma si muore nella vostra aria. / Vi fate vibrare parole sublimi; / esse vagano lontano portate da venti ammorbati. / Esse hanno scatenato degli idoli terribili; / ma gli uccelli del cielo ne sono spaventati. [1933, p. 294]

Sui rapporti tra Flaubert e le ferrovie c'è una ricca aneddotica, che è stata efficacemente raccolta da Julian Barnes:

Gustave appartenne alla prima generazione francese che si confrontò con le ferrovie e odiò cordialmente questa invenzione. Tanto per cominciare, era un mezzo di trasporto odioso: «Mi stufo mortalmente su un treno e dopo cinque minuti urlo dalla noia. I passeggeri pensano si tratti di un cane abbandonato; niente affatto, è il signor Flaubert, che si lamenta». In secondo luogo, produsse una nuova figura tra gli invitati a pranzo, il seccatore appas-

sionato di ferrovie. La conversazione su questo argomento dava a Flaubert una *colique des wagons*; nel giugno del 1843 egli dichiarò che la ferrovia era il terzo, fra i soggetti immaginabili di conversazione, dopo Madame Lafargue (una avvelenatrice con l'arsenico) e la morte del duca di Orléans (assassinato nella sua carrozza l'anno precedente). Louise Colet, nello sforzo di toccare la modernità in una poesia intitolata *La Paysanne*, aveva immaginato che il suo protagonista Jean, il soldato che torna dalle guerre in cerca della sua Jeanneton, si fermasse a osservare il fumo che usciva da un treno. Flaubert cancellò quel verso. «A Jean – disse – non importa un fico secco di simili cose. E neppure a me.»

Ma egli non odiava soltanto le ferrovie come tali, odiava il fatto che esse ingannassero la gente con l'illusione di un avanzamento di civiltà. A cosa serviva il progresso scientifico senza un progresso morale? Le ferrovie consentivano semplicemente alla gente di andare in giro, incontrarsi ed essere stupidi insieme. In una delle prime lettere, scritta quando aveva quindici anni, Flaubert compilò la lista dei misfatti della civiltà moderna: «Ferrovie, veleni, enteroclismi, torte alla crema, i monarchi e la ghigliottina». Due anni più tardi, nel saggio su Rabelais, la lista dei nemici cambiò – con la sostituzione di tutti gli elementi meno il primo: «Ferrovie, fabbriche, farmacisti e matematici». E non cambiò mai. [1985, p. 108-09]

Fra le opere di Flaubert, i treni compaiono soltanto in *L'éducation sentimentale*, e vi compaiono senza suscitare nel narratore prese di posizione esplicitamente avverse, anzi Flaubert questa volta permette che un paesaggio sia attraversato, sotto gli occhi di Frédéric, dal

[...] fumo di una locomotiva con un lungo pennacchio orizzontale, ai piedi delle colline coperte di fogliame, come una gigantesca piuma di struzzo la cui estremità lievemente svanisce. [Ediz. 1957, p. 415]

Solo in un punto, come ha osservato Julian Barnes [1985, p. 113], Flaubert lascia trasparire il suo pensiero e si permette di fare un po' d'ironia: quando mette in scena il pittore Pellerin, compagno di Frédéric, specializzato nell'enunciare grandi teorie e nel disegnare abbozzi incompleti, che un giorno riesce a portare a termine un quadro:

Esso rappresentava la Repubblica, o il Progresso, o la Civiltà, in figura di Gesù Cristo, alla guida di una locomotiva, che attraversa una foresta vergine. [Ivi, pp. 320 s.]

È interessante la posizione di Gautier. Il suo atteggiamento fu, sin dall'inizio, misto di curiosità e ostilità. Egli fu tra i primi passeggeri, nel 1837, sulla nuova linea Parigi-Saint-Germain e diede un resoconto della

sua esperienza in un articolo apparso il 15 ottobre in *La Charte de 1830*. In questo articolo, in cui il treno viene presentato come un mezzo senza vero avvenire, una «curiosità scientifica», un «giocattolo industriale», Gautier racconta, con ironia e un fremito di paura, di aver letto un avviso nelle carrozze nel quale si intimava ai viaggiatori di non alzarsi, per non essere gettati sul *railway* dove sarebbero stati fatti subito a fette, piccole e sottili come le verdure della minestra, dalle ruote dei *Wagons* e confessa che, leggendo un simile avviso, «l'anima è presa dal terrore, si resta immobili sulla panchetta, per paura di far scoppiare qualcosa da qualche parte». Egli elabora, come quasi tutti alla prima esperienza, qualche metafora per cercare di darne lo spirito; sono metafore che in parte ingigantiscono il treno, in parte lo riducono a quotidianità: la locomotiva è come «un destriero», o come «una marmitta», il suo rumore evoca per lui

[...] un mostro marino con un raffreddore di testa che getta fuori acqua da sfiatatoi ostruiti o gli ansiti e sbuffi di un serpente di mare che abbia inghiottito un vascello di traverso. [Citato in Baroli, 1964, p. 39]

Un momento particolarmente significativo è rappresentato, in Francia, da un incidente ferroviario avvenuto sulla linea da Versailles a Parigi l'8 maggio 1842. Un convoglio trainato da due locomotive, improvvisamente, all'altezza di un passaggio a livello fra Bellevue e Meudon, deragliò e le due locomotive s'abbatterono contro la scarpata. I vagoni (17 di numero) si ammassarono l'uno sull'altro, creando un groviglio pauroso e prendendo fuoco; i passeggeri restarono imprigionati dentro le vetture che, per sicurezza, erano state chiuse a chiave. Gli abitanti di Meudon, accorsi sul posto, si trovarono davanti a uno spettacolo atroce: 55 morti, molti carbonizzati, e più di un centinaio di feriti.

L'impressione fu enorme. I giornali, nei giorni seguenti, si riempirono di particolari raccapriccianti. La letteratura, nella persona del poeta francese Alfred de Vigny, prese per la prima volta un contatto diretto e pieno con il mondo ferroviario: i racconti e le immagini dell'incidente entrarono a far parte del poemetto filosofico *La Maison du Berger* (*La casa del pastore*, 1838-43); ispirando le strofe finali della prima parte. Conosciamo la data di composizione esatta di queste strofe: l'11 giugno 1842, poco più di un mese dopo l'incidente, Vigny annotò nel suo diario: «Scritto i versi sulle ferrovie della *Maison du Berger*»⁴.

⁴ Qualche tempo prima, all'indomani dell'incidente, aveva scritto in una lettera a un'amica: «quello sventurato convoglio di domenica. Che auto-da-fé! Che sacrificio orribile all'Industria!» (Citato in Baroli [1964], pp. 65 s.).

In realtà la posizione di Vigny è abbastanza complicata: accanto alla descrizione del treno come macchina spietata e rischiosa (con il solito uso delle metafore animalesche), c'è una consapevolezza dell'utilità commerciale della ferrovia nel mondo moderno, e anche una notevole attenzione ad alcuni degli effetti del nuovo mezzo sulla sensibilità umana (la dislocazione nel tempo e nello spazio, la frammentazione e la velocità delle impressioni). Di nascita e spirito aristocratico, e tuttavia cosciente che il vecchio mondo era finito, romantico tradizionalista e conservatore estraneo ai nuovi valori borghesi (e all'utilitarismo della Monarchia di luglio) e tuttavia anche curioso del nuovo e sensibile ai vari movimenti ideologici (fu anche saintsimoniano per un po' di tempo), Vigny reagì con sensibilità esasperata ma anche con lucidità al nuovo mondo della velocità e delle macchine e diede forma alle sue pensose meditazioni con versi splendidi e di ottima fattura.

Per Vigny il tempo e la distanza sono forze che si contrappongono alla vita e alla natura umana, sono (romanticamente) limiti allo sviluppo interiore dell'uomo. L'accorciamento o addirittura l'eliminazione di quei limiti, procurati dal macchinismo e dalla tecnica moderni, gli paiono una pericolosa minaccia. Le strofe da lui scritte sulla ferrovia (presto divenute assai popolari) sono la prima celebrazione poetica dei miracoli tecnici della modernità e la prima descrizione attenta dei suoi effetti; danno anche un grosso contributo alla formazione di un immaginario e di un vocabolario collettivi, di una iconografia poetica del mondo ferroviario (potremmo anche chiamarli il primo bestiario poetico, la prima demonologia poetica della ferrovia):

Que Dieu guide à son but la vapeur foudroyante
 Sur le fer des chemins qui traversent les monts,
 Qu'un Ange soit debout sur sa forge bruyante,
 Quand elle va sous terre ou fait trembler les ponts,
 Et de ses dents de feu dévorant ses chaudières,
 Transperce les cités et saute les rivières,
 Plus vite que le cerf dans l'ardeur de ses bonds!

Oui, si l'Ange aux yeux bleus ne veille sur sa route,
 Et le glaive à la main ne plane et la défend,
 S'il n'a compté les coups du levier, s'il n'écoute
 Chaque tour de la roue en son cours triomphant,
 S'il n'a l'oeil sur les eaux et la main sur la braise,
 Pour jeter en éclats la magique fournaise,
 Il suffira toujours du caillou d'un enfant.

Sur le taureau de fer qui fume, souffle et beugle,

L'homme a monté trop tôt. Nul ne connaît encor
Quels orages en lui porte ce rude aveugle,
Et le gai voyageur lui livre son trésor;
Son vieux père et ses fils, il les jette en otage
Dans le ventre brûlant du taureau de Carthage,
Qui les rejette en cendre aux pieds du Dieu de l'or.

Mais il faut triompher du temps et de l'espace,
Arriver ou mourir. Les marchands sont jaloux.
L'or pleut sous les charbons de la vapeur qui passe,
Le moment et le but sont l'univers pour nous.
Tous se sont dit: «Allons!» Mais aucun n'est le maître
Du dragon mugissant qu'un savant a fait naître;
Nous nous sommes joués à plus fort que nous tous. [...]

Évitons ces chemins. – Leur voyage est sans grâces
Puisqu'il est aussi prompt, sur ses lignes de fer,
Que la flèche lancée à travers les espaces
Qui va de l'arc au but en faisant siffler l'air.
Ainsi jetée au loin, l'humaine créature
Ne respire et ne voit, dans toute la nature,
Qu'un brouillard étouffant que traverse un éclair.

On n'entendra jamais piaffer sur une route
Le pied vif du cheval sur les pavés en feu;
Adieu, voyages lents, bruits lointains qu'on écoute,
Le rire du passant, les retards de l'essieu,
Les détours imprévus des pentes variées,
Un ami rencontré, les heures oubliées,
L'espoir d'arriver tard dans un sauvage lieu.

La distance et le temps sont vaincus. La science
Trace autour de la terre un chemin triste et droit.
Le Monde est rétréci par notre expérience
Et l'équateur n'est plus qu'un anneau trop étroit.
Plus de hasard. Chacun glissera sur sa ligne
Immobile au seul rang que le départ assigne,
Plongé dans un calcul silencieux et froid.

Che Dio guidi alla meta il vapore fulmineo / sulle strade di ferro che attraversano i monti, / che un Angelo stia ritto sulla sua fucina chiassosa, / quando va sottoterra dove fa tremare i ponti, / e con i denti di fuoco divorando le caldaie, / trafigge le città e salta i fiumi, / più veloce del cervo nell'ardore dei suoi salti! // Sì, se l'Angelo dagli occhi cerulei non veglia sul suo cammino, / e con la spada sguainata non si libra a proteggerla, / se non ha contato i colpi del freno, se non ha ascoltato / ogni giro di ruota nella sua corsa trionfante, / se non tiene l'occhio sull'acqua e la mano sulla brace, / basterebbe pur sem-

pre il sasso di un bambino, / per mandare in frantumi la magica fornace. // Sul toro di ferro che fuma, soffia e muggisce, / l'uomo è salito troppo presto. Nessuno sa ancora / quali tempeste porta in sé quest'essere rude e cieco, / e il viaggiatore spensierato gli consegna il suo tesoro, / il vecchio padre e i figli, li getta in ostaggio / nel ventre ardente di questo toro di Cartagine, / che li ributta fuori come cenere ai piedi del Dio dell'oro. // Ma bisogna trionfare sul tempo e sullo spazio, / arrivare o morire. I mercanti sono gelosi. / L'oro piove sui carboni del vapore che passa, / il momento e lo scopo sono l'universo per noi. / Tutti si sono detti: «Andiamo!» Ma nessuno è il padrone / del drago muggente che uno scienziato ha fatto nascere; / abbiamo giocato a chi è il più forte fra noi. [...] // Evitiamo queste vie. Il loro viaggio è senza grazie / poiché è veloce, sulle sue linee di ferro, / come la freccia lanciata attraverso gli spazi / che corre dall'arco al bersaglio facendo fischiare l'aria. / Così gettata lontano, la creatura umana / non respira e non vede, in tutta la natura, / altro che una nebbia opprimente traversata da un lampo. // Non si sentirà mai più scalpitare su una strada / il piede vivo del cavallo sui selciati di fuoco; / addio, viaggi lenti, rumori che giungono di lontano, / il riso del passante, gli indugi dell'assale, / i giri imprevisi di variata pendenza, / un amico incontrato, le ore obliate, / la speranza di arrivare tardi in un luogo selvaggio. // La distanza e il tempo sono vinti. La scienza / traccia attorno alla terra una via triste e diritta, / il Mondo è impicciolito dalla nostra esperienza / e l'equatore non è più nient'altro che un anello troppo stretto. / Non ci sarà più il caso. Ciascuno scivolerà sulla sua linea / immobile al posto assegnato alla partenza, / sprofondato in un calcolo silenzioso e freddo. [Ediz. 1948, vol. I, pp. 175 ss.]

Appartiene, sostanzialmente, alle testimonianze impressionistiche, che gradualmente costruiscono una posizione negativa nei confronti del treno e della ferrovia un testo come quello che compare in un libro di viaggi del pastore protestante tedesco Otto Friedrich Wehrhan, il quale, salito sul treno Dresda-Lipsia nella stesso anno 1840 (a pochi mesi dall'inaugurazione) in cui salì su quel treno Hans Christian Andersen, ne diede una descrizione totalmente opposta: mentre Andersen, come vedremo, parla con entusiasmo della nuova magica invenzione e si sente trasportato, con slancio positivo, come Faust dal mantello di Mefistofele, il buon pastore si sente invece trasportato, anche lui come Faust, ma da un equipaggio diabolico che precipitosamente lo trascina verso l'inferno:

È davvero una cosa straordinaria questo viaggio in vapore! All'inizio la fila dei vagoni si muove lentamente e il cilindro fumante della locomotiva che sta in fronte emette dei suoni ansimanti, a un ritmo lento, non diversamente da una bestia selvaggia. Ma poi essa ansima sempre più velocemente, e sempre

più velocemente corrono i vagoni. Comincia anche, a ritmo crescente, uno stridulo martellio, proprio come quando forti e acuti colpi di ferro vengono ritmicamente scanditi dalle pale sbatacchianti di un mulino, e questi diventano così forti, che ci si può far intendere dai vicini solo gridando loro le parole nelle orecchie. Così si vola via come in un mulino che marci a tutta velocità, e talvolta, specialmente quando la ferrovia prende un percorso un poco in discesa, con tali sbatacchiamenti che tutti gli oggetti sulla strada, uomini, alberi, caselli ferroviari, ecc. non tanto ti passano, ma ti frullano davanti; chi sostiene che non ci si accorge quasi della grande velocità, chiaramente scambia la qualità del movimento con la sua quantità. E non si creda che inizialmente susciti un'impressione gradevole. Per me almeno, finché non mi sono abituato alla cosa, essa è sembrata perturbante. Questa sensazione di abbandonarsi al potere di invisibili forze chimiche, per cui, se dovesse verificarsi un incidente, il risultato ne sarebbero non solo dei danni, ma uno spaventoso sconvolgimento, e inoltre i suoni davvero infernali che si sentono, e cioè, oltre a quegli ansiti selvaggi e allo stridulo martellio, anche i rimbombi, quando il treno passa sotto uno dei tanti ponti in muratura, su cui scorrono le strade agli incroci, e soprattutto il fischio penetrante, ripetuto tre, quattro volte, con cui viene dato il segnale dell'arrivo nelle stazioni, e che di notte si può sentire anche a un miglio di distanza, e ancora il sibilo assordante della macchina, quando il vapore viene liberato, e infine anche la vista dei neri precipitosi fumaiole, il cui fumo gettato fuori a gran sbuffi, di notte illuminato di rosso, spinto indietro dal movimento veloce si stende su tutto l'intero convoglio e le cui piccole particelle, invisibili di giorno ma noiose per gli occhi, quando scende l'oscurità si tramutano in vere faville di fuoco, tutto questo, combinandosi con la furiosa veemenza con cui si viene trascinati via, ha destato in me la sensazione di essere trascinato all'inferno, come Faust, con l'equipaggio del diavolo, un'immagine a cui perfettamente si adatta la vista delle entrate dei tunnel, nere bocche spalancate che appaiono in fondo a strette e alte muraglie. [Citato in Mahr, 1982, pp. 32 s.]

Quanto alla poesia, sono numerosi, nelle varie letterature europee, i testi che esprimono ostilità alla nuova invenzione, nostalgia per i viaggi di un tempo, timore di fronte alla violazione della pace e solitudine agreste. Potrei citare la lirica *An den Frühling* (*Alla primavera*, 1838), scritta dal poeta austriaco Nikolaus Lenau in occasione dell'apertura del tratto ferroviario dal Prater di Vienna a Deutsch-Wagram, per denunciare la distruzione dell'antico paesaggio naturale e la creazione, da parte del grande fabbro dell'Industria, di un inesorabile cerchio di ferro che unisce fra loro tutti i paesi⁵. Oppure potrei citare due testi, di non grande

⁵ La poesia è riportata da Minaty [1984], pp. 52 s. e commentata da Mahr [1982], pp. 59-62.

levatura poetica, ma molto interessanti per lo sviluppo dato al tema ferroviario, del poeta svevo Justinus Kerner *Unter dem Himmel* (*Sotto il cielo*, 1845)⁶ e *Im Eisenbahnhofe* (*Alla stazione*, 1854). Basterà il secondo, per avere un buon repertorio degli argomenti diffusi contro la ferrovia o dei rimpianti per il mondo romantico dei postiglioni, dei viandanti, dei giovani apprendisti itineranti; e per avere un'idea delle possibilità connotative offerte dalla parola tedesca *der Zug* (con un quasi gioco di parole: «das eiserne Tier rüstet sich zum Zug»), e delle formazioni metaforiche utilizzate dai poeti del periodo per esprimerne tutti gli aspetti odiati e minacciosi (mondo animalesco, tempeste meteorologiche, velocità demoniaca, ecc. ecc.):

Hört ihr den Pfiff, den wilden, grellen,
Es schnaubt, es rüstet sich das Tier,
Das eiserne, zum Zug, zum schnellen,
Herbraust's, wie ein Gewitter schier.

In seinem Bauche schafft ein Feuer,
Das schwarzen Qualm zum Himmel treibt;
Ein Bild scheint's von dem Ungeheuer,
Von dem die Offenbarung schreibt.

Jetzt welch ein Rennen, welch Getümmel,
Bis sich gefüllt der Wagen Raum!
Drauf «fertig!» schreit's, und Erd' und Himmel
Hinfliegen, ein dämon'scher Traum.

Dampfschnaubend Tier! seit du geboren,
Die Poesie des Reisens flieht;
Zu Roß mit Mantelsack und Sporen
Kein Kaufherr mehr zur Messe zieht.

Kein Handwerksbursche bald die Straße
Mehr wandert froh in Regen, Wind,
Legt müd sich hin und träumt im Grase
Von seiner Heimat schönem Kind.

Kein Postzug nimmt mit lust'gem Knallen
Bald durch die Stadt mehr seinen Lauf,
Und wecket mit des Posthorns Schallen
Zum Mondenschein den Städter auf.

⁶ Pubblicato con il titolo *Im Grase* (*Nell'erba*) nei *Lyrischen Gedichten*; riportato in Mahr [1982], pp. 67 s.

Auch bald kein trautes Paar die Straße
 Gemütlich fährt im Wagen mehr,
 Aus dem der Mann steigt und vom Grase
 Der Frau holt eine Blume her.

Kein Wanderer bald auf hoher Stelle,
 Zu schauen Gottes Welt, mehr weilt,
 Bald alles mit des Blitzes Schnelle
 An der Natur vorüber eilt.

Ich klage: Mensch, mit deinen Künsten
 Wie machst du Erd' und Himmel kalt!
 Wär' ich, eh' du gespielt mit Dünsten,
 Geboren doch im wildsten Wald!

Wo keine Axt mehr schallt, geboren,
 Könnt's sein, in Meeres stillem Grund,
 Daß nie geworden meinen Ohren
 Je was von deinen Wundern kund.

Fahr zu, o Mensch! treib's auf die Spitze,
 Vom Dampfschiff bis zum Schiff der Luft!
 Flieg mit dem Aar, flieg mit dem Blitze!
 Kommst weiter nicht, als bis zur Gruft.

Sentite il selvaggio, stridente fischio, / sbuffa, si prepara la belva / di ferro, allo slancio, alla corsa veloce, / ribolle, come un vero temporale. // Nel suo ventre si agita un fuoco, / esso erutta fumo nero verso il cielo; / sembra l'immagine del mostro, / di cui parla l'Apocalisse. // Ora quale corsa, quale trabusto, / finché non si riempie l'interno della carrozza! / Poi si grida «pronti!», e terra e cielo / volano via, un sogno diabolico. // Belva che sbuffi vapore! Da quando tu sei nata, / la poesia del viaggiare fugge via; / nessun mercante più si reca al mercato / a cavallo con portamantello e speroni. // Nessun ragazzino apprendista artigiano gira più allegro / per le strade nella pioggia, nel vento / si sdraia stanco e sogna nell'erba / pensando a una bella ragazza del suo paese natale. // Nessuna diligenza prende più la corsa / traverso la città con allegri schiocchi, / e sveglia con il suono del corno / il cittadino alla luce della luna. // E inoltre nessuna coppia di amanti viaggia più per la strada / comodamente su una carrozza, / dalla quale l'uomo balza giù e dal prato / coglie un fiore per la sua donna. // Nessun viandante si attarda più su un'altura / per contemplare il mondo di Dio, / tutti ormai con la velocità del lampo / corrono via trascurando la natura. // Io deploro: o tu uomo, con le tue arti / come rendi freddi la terra e il cielo! / Fossi io nato, prima che tu ti mettesti a giocare con i vapori / nel più selvaggio bosco! // dove nessuna ascia più risuona; nato, / possibilmente, nel fondo tranquillo del mare, / di modo che alle mie orecchie / nulla fosse arrivato delle tue meraviglie. // Prosegui pure,

o uomo, sforzati di giungere in cima, / dalla nave a vapore sino alla nave nell'aria! / Vola con l'aquila, vola con il lampo! / Nulla alla fine ne viene, se non la tomba⁷!

Quanto alla situazione italiana, fra le reazioni negative al treno vanno poste, di sicuro, le prese di posizione satiriche di Antonio Guadagnoli,⁸ che esprime le opinioni di una società chiusa, paternalistica, attaccata a tradizioni e pregiudizi, come la società toscana cui si rivolgeva il *Lunario di Sesto Cajo Baccelli*. Basta citare qualche sestina:

Quando sento lagnarsi certi tangheri,
Che il mondo ogni dì più va peggiorando,
Mi farebber, perdinci! uscir dei gangheri,
Ma in che cosa si peggiora? domando:
Quanto all'industria ed alla civiltà,
Parmi che non si possa andar più in là.

L'invenzion del vapore!... Vi par poco
Il veder, per esempio, un bastimento
Che va per linea retta in ogni loco
Dove vuole, e s'imbubbola del vento?
Così far noi potessimo altrettanto
Di quel di terra, che ci gonfia tanto!

E in vece d'impiegare asini e buoi,
Che van sì lenti, averli giubilati,
Un piccolo guadagno pare a voi?
Non sono i carri dal vapor portati
Rapidi sì, che va con minor fretta
(Dio ci liberi tutti) una saetta?

Caspiterina! lo vedrebbe un guercio,
O considera poi chi ha l'occhio sveglio,
Che col vapor si agevola il commercio,
E che le cose van di bene in meglio:
Già all'ultimo con tanti ritrovati
Abbiamo a diventar ricchi sfondati⁸.

⁷ Citato in Mahr [1982], pp. 68 s. Alla poesia di Kerner rispose, con una replica diretta, Gottfried Keller, il quale rifiutò l'idea che con il nuovo mondo della tecnica fosse finita l'epoca della poesia: *Erwiderung auf Justinus Kerner's Lied: Unter dem Himmel*; i documenti di questa piccola controversia si leggono in Beyrer [1987], pp. 54-59.

⁸ *Il progresso*, prefazione 1836 al *Lunario di Sesto Cajo Baccelli*, in Guadagnoli [1890], pp. 339 s.

[...] a Livorno non si va più in cesta,
Ma gli omnibus ci son, le diligenze,
Che agevolando in questa parte e in questa
E gli arrivi, e i baratti, e le partenze,
Possiam ire in brev'ora in tutti i lati,
E anche più là di dove siam mandati;

[...] Ora, ben: se gli artigiani
Snervati non si fossero a tal segno
Da non aver più forza nelle mani;
Non ricorreasi a macchine di legno
Oppur di ferro, come s'è ricorso
In vece lor, le quadra il mio discorso?

Quando l'arte supplisce alla natura,
È segno che a natura non stiam bene;
E l'esercizio che le membra indura;
Dunque le membra esercitar conviene,
O non saremo più buoni, in conseguenza,
A mescere il cappiotto all'occorrenza.

Veggio che quando nelle scorse età
C'era maggior industria, e minor ozio,
E senza il peto della nobiltà
Anche i signori stavano al negozio,
In Europa i quattrini straboccavano,
E le macchine allor non s'inventavano!

Ed or che fan le macchine tal chiasso,
Sa Roscild se a quattrin stiam bene, o male!
Poi, che farem di tanta gente a spasso
Piena di vizi, priva di morale,
Che ha fame, e vuol mangiar mattina e sera?
Progrediremo verso la galera⁹.

Più maliziosamente complesse, dietro il velo della satira contro il mondo ecclesiastico romano, le intenzioni di Giuseppe Gioacchino Belli, che in uno dei suoi splendidi sonetti si fa portavoce di tutti i pregiudizi dell'ambiente papalino contro le carrozze a vapore.

Le carrozze a vapore
Che naturale! naturale un cavolo.
Ma pò èsse un affetto naturale

⁹ *Il movimento*, prefazione 1840 al *Lunario*, cit., in [1890], pp. 362-65.

volà un frullone com'avesse l'ale?
Qui c'entra er patto tacito cor diavolo.

Dunque mó ha da fà più quarche bucale
d'acqua che sei cavalli, eh sor don Pavolo?
Per me come l'intenno ve la scavolo:
st'invenzione è tutt'opera infernale.

Da sí che poco ce se crede (*dímo*)
la santa verità) 'gni giorno o dua
ne sentimo una nova, ne sentimo.

Sí, cosa bona, sí: bona la bua.
Si fussi bona, er Papa saría er primo
de mette ste carrozze a casa sua. [Ediz. 1965, IV, p. 2096]

La tradizione di cui ho dato qualche esempio testuale ha avuto una straordinaria vitalità in tutta la letteratura dell'Ottocento, dettando pagine memorabili a tanti scrittori. Ed è penetrata in profondità nell'immaginario collettivo, affiorando per esempio efficacemente nelle canzoni popolari dei soldati in partenza per il fronte, durante le guerre locali dell'Ottocento, durante il grande scontro franco-prussiano del 1870, durante le guerre mondiali. Mi limito a ricordare in quest'ambito una canzone degli alpini, diffusa durante la guerra '15-'18, interessante perché al bestiario normalmente evocato per la rappresentazione metaforica del treno (fatto di solito di nobili emblemi cortesi o mostruosità romanzesche) aggiunge, con spirito contadinesco, la mucca, caricandola di connotazioni magiche e infernali; in quest'ambito la mucca non è la nobile locomotiva, ma la tradotta militare:

Vaca mora, vaca mora
Vecio treno de la malora,
te me ga portà a la guera,
e finio son soto tera¹⁰.

Appartiene ancora sostanzialmente a questa tradizione un testo dello scrittore di fantascienza Ray Bradbury. La cosa non deve sorprendere: gran parte dei testi di fantascienza, e quelli di Bradbury in particolare,

¹⁰ A questa canzone, e alle tradotte degli alpini si ispira un romanzo di Giovan Antonio Cibotto [1986], nel quale, durante la guerra, un contadino va alla ricerca della sorella in mezzo al caos degli eserciti di occupazione.

poggiano di solito su un'ideologia nostalgica e conservatrice, precedente la modernità. Essi, e soprattutto quelli di Bradbury, esibiscono notevoli scatti di inventività narrativa e, se è vero che sono ideologicamente estranei alla modernità, è anche vero che hanno contribuito potentemente alla costruzione dell'immaginario moderno utilizzando alcune sue forme e procedimenti tipici (lo straniamento, il montaggio, l'effetto spiazzante). A un'analisi attenta essi risultano spesso legati, in profondo, a una tradizione testuale dai modi letterari sorprendentemente antichi (il romanzesco medievale, il patetico-sentimentale della letteratura minore dell'Ottocento).

Nel caso specifico del racconto di Bradbury intitolato *The Dragon* (*Il drago*) abbiamo una tipica ambientazione apocalittica: una brughiera desolata e infeconda, una città e un castello lontani, una cupola nera di cielo, nessuna forma di vita: tutti i postumi di una catastrofe¹¹.

Sappiamo, da un'intervista rilasciata a Craig Cunningham nel 1961, conservata a Los Angeles (nell'Oral History Department di UCLA) e citata da Gary K. Wolfe [1980, p. 34], che Bradbury aveva avuto a lungo in mente una storia, ambientata fra gli indiani d'America, che non aveva mai avuto il modo di scrivere nella sua forma originaria. Ispirandosi alle leggende indiane, la storia avrebbe dovuto raccontare di come gli indiani avevano a un certo momento sentito «un grande rumore, come il tuono di una mandria scatenata, in distanza» e avevano visto arrivare, in mezzo alla prateria «il grande mostro che sputa fuoco, il drago». L'arrivo della locomotiva, per loro, si era presentato come «una visione terrificante!». Quando, finalmente, Bradbury ebbe il modo di scrivere la storia, decise di rinunciare all'ambientazione tipica della frontiera americana e di sostituirla con un'ambientazione medievaleggiante, meno realistica e, nel suo anacronismo, più fantascientifica.

Al centro della scena, nella versione definitiva del racconto intitolato *The Dragon*, due cavalieri si scaldano a un fuoco solitario, con accanto i cavalli che hanno le staffe legate da fibbie d'argento:

La luce della fiamma percorreva su e giù i loro visi selvaggi e si sprofondava negli occhi con riflessi di color arancione. Essi ascoltavano l'uno il respiro fioco e gelido dell'altro, l'aprirsi e chiudersi delle palpebre, con il ritmo delle lucertole. [Ediz. 1962, p. 153]

¹¹ Uscito per la prima volta su «Esquire» nell'agosto del 1955, il racconto è stato raccolto in *Medicine for Melancholy*, New York 1959 e poi in *R is for Rocket* [1962, pp. 153-56]: da quest'ultimo volume derivano le mie citazioni.

Essi aspettano che compaia, come ogni notte, un drago, il quale annusa la presenza umana e divora coloro che viaggiano da soli da una città all'altra. Così l'uno ricorda all'altro le caratteristiche del drago:

Dicono che abbia occhi di fuoco. Il suo fiato è come un fumo bianco; lo si vede bruciare nella campagna buia. Corre tuonando sull'erba e infiammandola di zolfo. Le pecore scappano spaventate e muoiono di pazzia. Le donne partoriscono piccoli mostri. Le mura delle torri vacillano e si sbriciolano in polvere di fronte alla sua furia. La mattina, al levar del sole, le colline sono cosparse di vittime. Quanti sono i cavalieri, mi domando, che come noi hanno cercato di affrontare il mostro e hanno fallito, come anche noi falliremo? [...] – Il drago compare dal nulla. Non sappiamo dove sia la sua tana. Svanisce nella nebbia; e non sappiamo dove sia diretto. [Ivi, p. 154]

I due guerrieri preparano l'armatura d'argento: il vento e la grandine battono la brughiera. Poi:

– Laggiù – mormorò il primo uomo, – Oh, laggiù [...].

Distante, a molte miglia, compariva impetuoso, con un grande mugghio, quasi un canto – il drago [...].

In silenzio, i due uomini allacciarono le armature e montarono a cavallo. La calma selvatica della mezzanotte fu rotta da un'irruzione mostruosa, mentre il drago mugghiava sempre più vicino; il suo lampo giallo balenò su una collina, poi, piega dopo piega del suo corpo scuro, visto in lontananza, e perciò indistinto, scivolò su quella collina e scomparve dentro una valle. I due cavalieri spronarono i cavalli [...], strinsero le lance nelle mani guantate di ferro e abbassarono le visiere sugli occhi dei cavalli.

– Signore!

– Invochiamo il tuo nome!

In quell'attimo il drago comparve da dietro una collina. Il suo occhio vitreo mostruoso li avvinghiò e avvolse le armature nel bagliore di rosse scintille. Con un orribile grido lamentoso si lanciò in avanti digrignando e contorcendosi.

– Pietà Signore!

La lancia colpì il drago sotto l'occhio giallo privo di palpebre, spezzandosi e scaraventando l'uomo a terra. Il drago lo schiacciò dopo averlo colpito più volte e averlo fatto rotolare in su e in giù. Correndo urtò con la spalla l'altro cavallo e l'altro cavaliere scagliandoli contro un macigno lontano centinaia di metri: il drago urlava, gemeva, e un fuoco rosso accecante si spandeva tutt'attorno sopra e sotto di lui, come grandi morbide piume gialle. [Ivi, pp. 155 s.]

Arrivano a questo punto, nel racconto, la sorpresa e il cambiamento totale di prospettiva; arrivano di colpo, senza commenti o senza un rigo

bianco di stacco. Al lettore viene presentata la conversazione fra altri due personaggi, due voci che corrispondono ai nomi, molto comuni, di Harry e Fred: sono il macchinista e il fuochista di una locomotiva. Essi hanno avuto la netta sensazione, attraversando la brughiera, di aver investito due cavalieri armati di corazze. Dopo una breve incertezza decidono di non fermarsi.

Una sirena lacerò la nebbia accompagnata da uno sbuffo di fumo.

– Arriveremo a Stokely in orario. Serve altro carbone, Fred? [Ivi, p. 156]

Il testo di Bradbury si riallaccia, probabilmente in modo non diretto e consapevole, a un romanzo scritto nel 1860 da due scrittori progressisti francesi, o meglio alsaziani, popolarissimi al loro tempo, Emile Erckmann e Alexandre Chatrian (quest'ultimo, fra l'altro, uno dei primi esempi di figli di ferrovieri divenuti scrittori, come accadrà poi molto spesso in futuro). Nel romanzo *Daniel Rock* [1860, ediz. 1962] è raccontata, da una prospettiva progressista, una vicenda di opposizione all'arrivo della ferrovia in un villaggio alsaziano da parte di un vecchio fabbro e dei suoi due figli, che agiscono in nome di un tradizionalismo irriducibile.

Daniel Rock, il protagonista, è accanitamente attaccato al villaggio di Felsenbourg, al vecchio castello in rovina che lo sovrasta, agli antichi costumi. Avendo insieme con i due figli Kasper e Christian aggredito la squadra dei tecnici giunti a picchettare il terreno per la prossima linea ferroviaria, viene condannato a cinque anni di prigione. Quando il fabbro e i suoi figli escono dal carcere, la linea è ultimata e l'inaugurazione è imminente. I tre non possono nascondere una certa ammirazione per la bella curva dei binari e la nuova armonia del paesaggio, e tuttavia decidono di trasferire la loro fucina nelle rovine del castello, per rompere ogni rapporto con il villaggio, e il giorno dell'inaugurazione, quando sta per arrivare la locomotiva, si appostano all'entrata del tunnel che attraversa la montagna proprio sotto il castello e affrontano la locomotiva brandendo tre lance che hanno forgiato essi stessi. Il treno le abbatte senza neppure rallentare e travolge i tre ardimentosi oppositori:

La locomotiva si coprse improvvisamente di una nuvola di vapore bianco e si infilò nel tunnel con un fischio spaventoso ... Appena essa fu scomparsa, gli occhi di tutti si rivolsero al punto in cui, qualche secondo prima, si trovavano il vecchio Rock e i suoi figli. – Quel punto era vuoto. – I tre fabbri e le loro lance potenti erano stati spezzati come fucelli di paglia ... e intanto si sentiva la macchina correre ... correre sempre!

Allora tutti gli spettatori si guardarono in viso, pallidi come morti, e parecchi dissero l'uno all'altro: – Ecco come l'idea spazza via la materia! ... Nulla può fermarla: né la forza ... né l'ardimento ... bisogna o marciare con essa ... o morire! [Ediz. 1962, p. 346]

2. Ma c'è un altro nucleo di immagini e metafore e un'altra tradizione culturale e letteraria, che si è sviluppata in alternativa e contrapposizione (qualche volta, anche, in anticipo) rispetto a quella ostile alla ferrovia.

Non pochi sono i testi che rappresentano il treno come simbolo del progresso, del cammino ormai diritto e accelerato delle società umane, con l'aiuto della tecnologia, verso le nuove frontiere e conquiste della modernità. Di qui una tradizione culturale e letteraria, anch'essa consistente, di connotazioni positive del treno, della ferrovia, della velocità dei viaggi, dell'arditezza delle linee che attraversano le pianure e i monti d'Europa e poi di quelle transcontinentali e transiberiane, del lusso e dell'avventurosità esotica dell'Orient-Express, dell'eroica operosità dei macchinisti, dei fuochisti, dei costruttori di massicciate e posatori di binari, dei segnalatori, delle squadre di spalatori antineve. Poesie entusiastiche di scrittori di chiara adesione democratica e progressista, storie e canzoni del West, mitologia futurista, musei della scienza e della tecnica, collezionismo, canzoni sovietiche della rivoluzione intitolate *Locomotiva nostra non ti fermar*: e tutto un patrimonio culturale e testuale che rientra in questa tradizione.

Si può osservare, naturalmente, che coloro che danno espressione alla reazione entusiastica per l'arrivo del nuovo mezzo di comunicazione, si riallacciano di solito alla fede illuministica nel progresso, nell'universale unione fra gli uomini, oppure sono solidamente impegnati nelle faccende economiche e quindi legati agli interessi e alle concezioni del mondo della nuova borghesia industriale e commerciale; mentre coloro che danno espressione alla reazione più scioccata e preoccupata per la potenza del nuovo mezzo, che distrugge paesaggi idilliaci e modelli di vita tradizionali, si riallacciano più facilmente agli ambienti intellettuali romantici e tradizionali.

Fra i primi, occuparono un posto importante, in Francia, i saintsimoni¹². I nuovi e potenti mezzi di comunicazione, essi sostenevano già nel corso degli anni Venti e Trenta del secolo, avrebbero spinto le masse popolari a un nuovo comune interesse nel lavoro e a un nuovo senso este-

¹² Fra di essi spicca il curioso personaggio (dal nome a sua volta curioso) di Prosper Enfantin: su di lui sono da vedere le pagine di Baroli [1964], Vincenot [1975] e soprattutto di Benjamin [ediz. 1986, pp. 734 ss.].

tico. Nel 1826, per esempio, l'organo dei saintsimoniani «Le Producteur» scriveva:

Una potenza di locomozione simile a quella del treno non può essere introdotta fra gli uomini senza operare una vasta rivoluzione dello stato della società. Con una così grande facilità e celerità di comunicazione le città provinciali di un impero diventeranno altrettanti sobborghi della sua capitale. [Citato in Baroli, 1964, p. 13]

E nel 1831 un altro saintsimoniano, in una delle sue prediche, esclamava, mescolando all'esaltazione dell'industria moderna la rievocazione di antichi sogni alchemici:

A quali trasformazioni l'industria ha assoggettato la materia [...] mettendo al proprio servizio l'acqua, l'aria, il fuoco [...] e questi, più fedeli del vento, più pronti del rame, spingono una nave attraverso i flutti agitati e le macchine su una via di ferro, più rapide di cavalli da corsa, con attaccati vagoni molto pesanti! [Citato in Baroli, 1964, p. 15]

Nel 1837, in occasione dell'inaugurazione della nuova linea Parigi-Saint-Germain (che suscitò tanto entusiasmo popolare), fra le reazioni contrapposte di intellettuali e scrittori, accanto a quella incerta e sospettosa di Gautier, possiamo ricordare quella, molto più disposta a riconoscere i meriti della nuova linea e della nuova stazione, di Jules Janin. In un articolo di cronaca della cerimonia inaugurale comparso sul «Moniteur» e sul «Journal des Débates», Janin celebra la conquista, da parte dei parigini, della foresta di Saint-Germain, descrive il corteggio reale e la stazione, esalta in particolare la locomotiva, «nobile e intrepido cavallo che nulla può fermare, infaticabile, rapido, senza uguali, sempre all'opera, mai spaventato dalla strada che percorre con passo sempre uguale», insiste sulla piacevolezza del viaggio, nel corso del quale «non si cammina, si scivola; non si parte, si arriva ...: è la cosa più piacevole del mondo», e infine confronta la nuova linea destinata ai passeggeri con le altre esistenti destinate prevalentemente alle merci:

Fedele alla sua missione di carbonaia, fonditrice, maestra di fucine e di opifici, sfruttatrice di minerali, la ferrovia ha conservato il suo aspetto triste, tetto, commerciale. Si vede anche troppo che il carbone, il ferro, i pacchi sono i veri padroni di questa veloce via di comunicazione. I viaggiatori umiliati ne attraversano i recinti in silenzio ... Non sarà così per la ferrovia di Saint-Germain. Questa appartiene ai viaggiatori. [Citato in Baroli, 1964, p. 35].

In Inghilterra i predicatori e i commentatori dei giornali applicarono alla nuova invenzione tutta la loro eloquenza, proclamando il profeta Ezechiele grande anticipatore delle scoperte ferroviarie, ed esaltarono le possibilità unificanti (ma anche imperialistiche) della ferrovia nei rapporti mondiali:

Non possiamo evitare di contemplare con commozione le gloriose prospettive che si apriranno al mondo se i lavori importanti e grandiosi ora in corso – lavori al cui paragone scompaiono le inutili piramidi degli Egiziani o le vanitate rovine dell'antica stravaganza romana – verranno portati a compimento. La lunghezza della nostra vita, per quanto riguarda il potere di acquisire informazioni e disseminare potenza, verrà raddoppiata e possiamo con buon fondamento contare sull'arrivo di un tempo in cui l'intero mondo sarà diventato una grande famiglia, che parlerà una sola lingua, sarà governato in unità da leggi uguali e adorerà un solo Dio. [Citato in Francis, 1851, II, p. 139].

Per la Germania si possono citare, come esempio di efficace presa di posizione ideologica, le parole scritte in un documento per la fondazione, nel 1835, della società che avrebbe costruito la ferrovia Norimberga-Fürth, la Ludwigsbahn (il paragone fra invenzione della ferrovia e invenzione dell'arte tipografica anticipa quanto dirà più tardi, come vedremo, Heinrich Heine):

L'invenzione della ferrovia [...] è per i rapporti materiali fra gli Stati e per le relazioni fra i popoli di un'importanza altrettanto incalcolabile quanto l'invenzione della stampa per i loro rapporti spirituali [...]. Le distanze diventeranno, con questo mezzo di comunicazione e di trasporto che imita quasi il volo degli uccelli, sempre più piccole, gli Stati e le Nazioni si avvicineranno molto fra loro; le comunicazioni saranno più numerose e più strette, e l'uomo si impadronirà sempre più del dominio sullo spazio e sul tempo¹³.

Importante è anche la testimonianza di uno scrittore come Hans Christian Andersen, il quale nel 1840 arrivò in diligenza, dopo una mezza giornata e una notte di viaggio, da Braunschweig a Magdeburgo: lì lo aspettava, per proseguire il viaggio, il treno con la sua locomotiva. La lo-

¹³ *Einladungsschrift und Prospektus der ersten deutschen Eisenbahn Nürnberg-Fürth*, citato in W. Treue – K. H. Manegold [1966], pp. 70 s. Una descrizione colorita ed entusiastica dell'inaugurazione della stessa linea ferroviaria si legge nell'articolo *Über die Eröffnungsfeier der Ludwigsbahn*, 7 dicembre 1835, «Morgenblatt für gebildete Stände» del 17-18 dicembre, citato in Mahr [1982], pp. 28 s.

comotiva, questo strumento nuovo di un mondo fiabesco e di magia, stava per partire:

Un fischio dà il segnale della partenza – ma non ha un suono piacevole; assomiglia al canto del cigno di un maiale, quando il coltello gli penetra nella gola. Ci si siede nella confortevole carrozza, il conduttore chiude la porta dietro di noi e si mette la chiave in tasca; rimasti soli, possiamo abbassare il finestrino, godere l'aria fresca, senza temere nulla di disturbante dalla corrente d'aria. È come nelle normali carrozze, ma molto più comodo; qui ci si può riposare, anche se si è da poco condotto a termine un viaggio affaticante. La prima sensazione è uno scuotimento molto leggero della carrozza, e poi le catene che tengono insieme le carrozze diventano tese. [...] La velocità aumenta gradualmente; tu sei tuttavia occupato con un libro, o studi la carta, e non sei sicuro se il viaggio è già cominciato, poiché la carrozza scivola come una slitta su piatti campi di neve. Guardi fuori dal finestrino e scopri che stai correndo veloce come se fossi in groppa a un cavallo al galoppo; ora va più veloce, ti sembra di volare. [...] O, quale impresa grandiosa dello spirito è questa scoperta! Ci si sente potenti come i maghi dell'antichità! Attacciamo il cavallo magico alla carrozza e lo spazio scompare! Voliamo come le nuvole in tempesta, come gli uccelli migratori in viaggio. Il nostro cavallo selvaggio sbuffa e ansima, dalle sue froge esce un fumo nerastro. Non avrebbe potuto Mefistofele volare più velocemente insieme con Faust sul suo mantello! Con mezzi naturali siamo in questo nostro tempo capaci di un potere che nel medioevo veniva attribuito solo al diavolo; la nostra intelligenza lo ha battuto e in men che non si dica lo abbiamo superato. [...]

Ho sentito dire da molti che con le ferrovie ogni poesia del viaggio scompare e che si perde tutto ciò che è bello e interessante. Quanto a quest'ultimo punto, ciascuno è pur sempre libero di fermarsi nella sua stazione preferita e di guardarsi intorno fino all'arrivo del prossimo treno; e quanto al fatto che ogni poesia del viaggio scompare, io sono dell'opinione esattamente opposta. La poesia scompare nelle strette e sovraccariche carrozze da viaggio o diligenze; lì si perde ogni energia, nella buona stagione si soffre per la polvere e il caldo e in inverno per il cattivo stato delle strade. Lì si riceve la natura non a grosse porzioni e a larghe boccate come avviene nel treno a vapore¹⁴.

Andersen, come vedremo, non mantenne sempre lo stesso atteggiamento nei confronti dei treni e delle locomotive, anche se ebbe sempre assai forte la capacità di includere le invenzioni della tecnica moderna dentro il suo mondo magico e fiabesco.

In Francia la voce che più fortemente si levò a sostegno del valore pro-

¹⁴ H. C. Andersen, *Aus eines Dichters Basar*, 1843, citato in J. Mahr [1982], pp. 70 e 114 s.

gressivo per tutta l'umanità della ferrovia fu quella di Victor Hugo. Nel luglio 1841, nelle pagine conclusive del libro di viaggio sul Reno, dando espressione a un suo programma di pace universale, egli sostenne che di due cose c'era bisogno per mettere in pratica un simile programma: un mezzo di trasporto unitario, generale e sovrano e una lingua comune a tutti. I due veicoli (o mezzi di comunicazione) possono

[...] cancellare i confini degli Stati e delle intelligenze e il mondo già oggi li possiede: il primo è la ferrovia, il secondo la lingua francese: *On va en wagon et l'on parle français*. [Ediz. 1906, pp. 480 s.]¹⁵

Un grande avvenimento fu, a Parigi, il 2 e 3 maggio 1843, l'inaugurazione simultanea delle due linee Parigi-Rouen e Parigi-Orléans. Oltre alle cronache entusiastiche dei giornalisti e alle rappresentazioni celebrative dei *vaudevilles* nei teatri, abbiamo, come testimonianza immediata, le pagine splendide e pensose del grande scrittore tedesco Heinrich Heine, in esilio a Parigi. Queste pagine sono piene di pathos e anche di sincero turbamento, che determinerà più tardi nello stesso scrittore reazioni assai meno entusiastiche; per ora ciò che le caratterizza è la chiara percezione del valore progressista della nuova scoperta, che trasforma le nozioni elementari di spazio e di tempo e mette a portata di mano, al poeta che si trova in esilio, la patria lontana e persino il profumo fragrante dei tigli del suo paese:

Il tempo corre veloce in avanti, inarrestabile, su locomotive fumanti, e i lorghi eroi del passato, i vecchi gambadilegno delle nazionalità separate, gli invalidi e incurabili, spariranno presto dai nostri occhi.

L'apertura delle due nuove ferrovie, di cui l'una porta a Orléans, l'altra a Rouen, provoca qui una commozione, a cui ognuno prende parte, se proprio non vuol vivere in un proprio spazio isolato. L'intera popolazione di Parigi costruisce in questo momento una specie di catena umana, nella quale ognuno dà all'altro la scossa elettrica. Ma mentre la grande massa stupita e stordita assiste all'apparizione del nuovo grande mezzo di locomozione, il pensatore è preso da un sentimento di timore e turbamento, come sempre ci succede, quando accade qualcosa di mostruoso e inaudito, le cui conseguenze sono imprevedibili e incalcolabili.

Notiamo semplicemente che la nostra intera esistenza verrà trascinata, sca-

¹⁵ Di Hugo andrebbe anche citato un altro passo, in cui il treno e le altre scoperte della tecnica sono evocate in una generale rappresentazione dei progressi dell'uomo sulla natura, nella seconda parte del poemetto *Force des choses* (1853), che fa parte della raccolta *Les Châtiments* [ediz. 1967, pp. 208-10].

raventata su nuovi binari, che nuovi rapporti, nuove gioie e tormenti ci aspettano, e l'ignoto esercita il suo fascino orribile, al tempo stesso attraente e inquietante. Questa deve essere stata la condizione di spirito dei nostri padri, quando l'America fu scoperta, quando l'invenzione della polvere da sparo si annunciò con i primi scoppi, quando la tipografia mandò nel mondo le prime bozze con su stampata la parola di Dio. Le ferrovie sono di nuovo un simile evento provvidenziale, che dà all'umanità una nuova svolta improvvisa, destinata a cambiare i colori e la forma della vita, comincia un nuovo capitolo nella storia del mondo, e la nostra generazione può gloriarsi di avervi assistito. Quali cambiamenti devono ora iniziare nei nostri modi di vedere e nelle nostre concezioni! Perfino i concetti elementari del tempo e dello spazio hanno cominciato a vacillare. Con la ferrovia lo spazio viene annientato e ci rimane soltanto il tempo. Se solo avessimo il denaro sufficiente, potremmo annientare per bene anche i concetti rimanenti. In quattro ore e mezzo si va adesso a Orléans, in altrettante ore a Rouen. Che accadrà quando le linee verranno tracciate sino in Belgio e in Germania e colà allacciate con le linee di quei paesi! Per me è come se i monti e le foreste di tutti i paesi si fossero avvicinati a Parigi. Già sento il profumo dei tigli tedeschi; davanti alla mia porta si infrange il mare del Nord. [«Lutetia», 5 maggio 1843, in *Sämtliche Werke* 1964, XII, p. 65]

Un'altra inaugurazione ferroviaria importante fu, nel 1846, quella della linea Parigi-Lille e della Gare du Nord. Il barone Rothschild, finanziatore dell'impresa, preparò una festa grandiosa, invitando personaggi come Hugo, Lamartine, Gautier, Mérimée, Dumas, Janin, Berlioz, Ingres. Per i 1700 invitati fu preparato un grande pranzo a Lille. Il vescovo diede la sua benedizione alle locomotive, le fanfare di cinque reggimenti suonarono riunite, sotto la direzione di Berlioz, un inno composto dallo stesso Berlioz su parole di Janin, intitolato *Chant des chemins de fer* (*Canto delle ferrovie*).

Gautier per l'occasione scrisse per la «Presse» un articolo sulla nuova meraviglia, la stazione ferroviaria della Compagnia del Nord. Egli per la prima volta azzardava il confronto fra la stazione ferroviaria e la cattedrale gotica:

Degli archi dalla campata immensa, delle tettoie enormi, dei contrafforti possenti danno a questi palazzi dell'industria moderna un carattere tutto particolare, una sorta di maestà che colpisce anche gli spiriti più ribelli [...] Paragonando a questi le chiese costruite di recente ci si accorge chiaramente che la religione del secolo è la religione del *Railway*. L'esame dei saloni, degli *hangars*, dei depositi, dei magazzini, tutti di grande bellezza e di perfetta adeguatezza, può facilmente confermare ciò che abbiamo appena dichiarato. [Citato in Baroli, 1964, p. 90]

Avendo poi proseguito per Londra, scrisse da questa città, il 26 giugno, una lettera alla madre, in cui si mostrava molto entusiasta della nuova invenzione e dei suoi successi di scrittore e giornalista:

Le distanze sono davvero cancellate; lungo tutto il percorso, sono stato riconosciuto, salutato, complimentato, invitato a pranzi sontuosi – percorro il mondo senza uscire da *chez moi*. [Gautier, ediz. 1988, p. 61]

In Germania compariva nel 1846 un testo importante: la voce *Die Eisenbahn* (La ferrovia) dell'enciclopedia divulgativa *Das große Conversations-Lexicon* di Joseph Meyer. Si tratta di un testo ampio e argomentato, che polemizza apertamente contro tutte le obiezioni mosse dai nostalgici del passato, in particolare contro Vigny:

Non c'è bizzarria più ridicola di questa: che con l'introduzione della ferrovia la prosa abbia preso il potere e la poesia sia destinata a sparire. O voi amici della carrozza a nolo, delle strade a tronchetti, dei pantani, delle strade incassate – fatevi animo e consolatevi. Ci saranno ancora al mondo, nonostante le ferrovie, carrozze a nolo, diligence, strade a tronchetti e strade incassate, su cui potrete rallegrare e allietare il vostro spirito. [...]

Quale visione è più grandiosa ed entusiasmante, quella di un cavallaccio da tiro, che faticosamente e lentamente trascina una carrozza nel fango, o quella di una immensa ferrovia, che si apre la strada in mezzo ai campi, salta fiumi e fossati, vola in mezzo ai boschi, penetra nei terreni paludosi, si arrampica sui terreni montuosi, lancia ponti sopra gli abissi, mette un giogo ad ampie vallate e si apre una via diritta nella pancia delle montagne? E si pensi inoltre alla macchina rimbombante che vola su rotaie metalliche, il bellissimo mostro con le viscere piene di fiamme e le vene piene di acqua bollente, impetuosa e potente come la tempesta e tuttavia ubbidiente alla mano di un bambino. Se la si vede da lontano, mentre scivola via fra gli alberi in mezzo a prati fioriti, montagne boschive e splendidi campi coltivati, non c'è nulla di paragonabile alla sua eleganza, agilità, alla sua grazia quieta e sempre uguale. Se le si sta vicino e si vedono i suoi ingranaggi frusciare, la sua caldaia scoppiettare, la tromba del suo fumaio mandare fischi vibranti, le sue leve afferrare come prese d'acciaio gli ingranaggi con forza gigantesca, a seconda che le valvole si aprono o chiudono, e la si sente ansimare, mentre un omino sulla schiena del mostro, avvolto da nubi di fumo e sprizzato di scintille, tranquillamente e a volontà ora trattiene la corsa del mostro, ora l'accelera – nessuno può non sentirsi esaltato come uomo dallo spettacolo della potenza immensa e della perfetta sicurezza contro la forza mostruosa. E poi la sua corsa! come un'amazzone rinchiusa nella sua armatura, come una ballerina dai piedi leggeri, essa scivola via veloce eppur porta migliaia di viaggiatori e migliaia di quintali di merci di ogni tipo. [1846, *ad vocem*]

In Italia, gli elementi della tradizione culturale che reagì con entusiasmo e positivamente all'irruzione del treno nella vita dell'Ottocento sono presenti, oltre che in tanti scritti d'occasione¹⁶, nelle pagine molto belle di due grandi intellettuali che diversamente operarono per la rinascita economica e politica del paese, il conte di Cavour e Carlo Cattaneo¹⁷.

È significativo che nel 1846, iniziando a scrivere sulle ferrovie in Italia, Camillo Benso di Cavour metta subito avanti il paragone fra la scoperta della ferrovia, quella della stampa e quella dell'America:

La macchina a vapore è una scoperta che si può solo paragonare, per la grandiosità delle sue conseguenze, a quella della tipografia o ancor più a quella del continente americano [...].

L'influsso delle ferrovie si estenderà su tutto l'universo. Nei paesi giunti a un alto grado di civiltà, esse daranno all'industria una spinta immensa; i loro risultati economici saranno sin dall'inizio magnifici e accelereranno il movimento progressivo della società. Ma gli effetti morali che ne dovranno risultare, anche maggiori ai nostri occhi di quelli materiali, saranno rimarchevoli soprattutto presso le nazioni che, nel cammino ascensionale dei popoli moderni, sono rimaste attardate. Per esse le ferrovie saranno più di un mezzo per arricchirsi, saranno un'arma possente, con l'aiuto della quale esse riusciranno a trionfare sulle forze ritardatrici che le tengono in uno stato funesto di infanzia industriale e politica. La locomotiva, ne siamo fermamente convinti, ha come missione quella di diminuire, se non di far scomparire del tutto, l'umiliante inferiorità a cui sono ridotti molti rami secondari della grande famiglia cristiana. [Ediz. 1962, p. 227]

Piene di lucidità intellettuale e vigore stilistico sono le pagine di Carlo Cattaneo, in cui lo studioso milanese si batteva in favore di un percorso della ferrovia Milano-Venezia che tenesse conto della geografia sociale italiana, dell'esistenza da noi di molte patrie e molte città dalle radici storiche antiche e dal profilo linguistico, culturale ed economico differen-

¹⁶ A Milano, per l'inaugurazione della linea Milano-Monza nel 1840 non mancarono le celebrazioni, gli articoli entusiastici, gli esercizi poetici in meneghino con le solite metafore animalesche applicate al treno: «L'e prop viv, perche el mugiss, el boffa, / el suda, el spuva, el cor incounter, el sbrofa» (È proprio vivo, perché muggisce, ansima, / suda, sputacchia, corre incontro, spruzza saliva). Citato nella *Storia di Milano* [1953], vol. XIV, p. 748.

¹⁷ C. Cattaneo, *Ricerche sul progetto di una strada di ferro da Milano a Venezia*, 1836 [ediz. 1956], pp. 112-77 e C. Benso conte di Cavour, *Des chemins de fer en Italie*, 1846 [ediz. 1962], pp. 225-48. Fra gli altri intellettuali italiani sensibili, e a volte affascinati dalla novità, si può ricordare Cesare Balbo, che fu sostenitore aperto delle ferrovie nell'attività politica e ne parlò più volte con entusiasmo nei suoi scritti. La «Nuova Antologia» di Vieusseux propugnò l'introduzione della ferrovia già dal 1824.

ziato. Non era possibile, secondo Cattaneo, tracciare in Italia per le ferrovie percorsi dritti e geometrici come in America; bisognava fare come in Inghilterra:

Le nostre città sono il centro antico di tutte le comunicazioni di una larga e popolosa provincia; vi fanno capo tutte le strade, vi fanno capo tutti i mercati del contado, sono come il cuore nel sistema delle vene; sono termine a cui si dirigono i *consumi*, e da cui si diramano le *industrie e i capitali*; sono un punto d'intersezione o piuttosto un *centro di gravità* che non si può far cadere su di un altro punto preso ad arbitrio. [...]

Questa condizione delle nostre città è l'opera di secoli e di remotissimi avvenimenti, e le sue cause sono più antiche d'ogni memoria. Il dialetto segna l'opera indelebile di quei primitivi consorzj e col dialetto varia di provincia in provincia non solo l'indole e l'umore, ma la coltura, la *capacità*, l'*industria e l'ordine intero delle ricchezze*. Questo fa che gli uomini non si possano facilmente disgregare da quei loro centri naturali. Quindi la massima corrente delle loro reciproche comunicazioni sarà sempre sulla linea che unisce un massimo numero di questi tenaci e antichissimi centri. [...] Chi in Italia prescinde da questo amore delle patrie singolari, seminerà sempre sull'arena. [...]

In Europa tutto ha già preso una forma fortuita e tortuosa. Le nostre città sono più antiche della geometria. *In Inghilterra i tronchi delle strade ferrate sono pieni di curve e di articolazioni*. [...] Guardate sulla carta e vedrete che la strada da Londra a Exeter non è certo una linea cervelotica segnata da astrazioni geometriche, ma da buon senso mercantile, che sa valutare il proprio interesse negli interessi e nelle abitudini altrui e avendo bisogno delle persone sa andare a cercarle; e non le tira a forza pei gheroni dell'abito dove non abbiano voglia d'andare. [...]

Difficilmente si può ritrar vantaggio da molte persone disgregate. In una vettura voi troverete un operaio, un sensale, un mercante, uno speditore; l'uno non curerà dell'altro; e ciascuno penserà a' suoi bisogni ed a' suoi fini. Ma una volta che siano avvicinati addivengono a contratti e combinazioni di mille maniere imprevedute, alle quali non avrebbero mai pensato nell'isolamento. Allora la facilità del trasporto, la *certezza del pronto ritorno*, la tenuità del prezzo, la *vista allettante del continuo passaggio d'uomini e di cose*, trascina l'umana pigrizia fuori del primo proposito e dai confini dell'abitudine. [Ediz. 1956, pp. 116-21]

Entusiasmo e reazioni positive si colgono anche in molti interventi divulgativi e pedagogici, ispirati alle ideologie più diverse. Si possono citare, come esemplari dell'atteggiamento diffuso anche in Italia di ammirazione per la nuova invenzione e per il progresso che portava con sé, alcune righe della cronaca pubblicata sul «Bollettino delle strade Ferra-

te», nel 1855, in occasione del viaggio inaugurale della ferrovia Torino-Genova attraverso la galleria dei Giovi:

Il sole splendeva lucido sull'orizzonte e rassomigliava ad uno dei più bei giorni di autunno, per cui rendeva più imponente lo spettacolo della locomotiva col convoglio che trascinava dietro di sé. Sulla via ferrata la macchina a vapore non è stazionaria come nelle case manifatturiere; essa è libera, respira, guarda altera al cielo, vola, s'arresta. Coi suoi sbuffi di vapore si mostra in certo qual modo fremente di impazienza, ripiglia il suo corso e raggiunge la sua meta coperta di polvere e di schiuma. Questo spettacolo sempre imponente, lo era tanto più per la moltitudine di gente accorsa lungo la via, che vedeva avverarsi ciò che per il passato si credeva far parte del regno dei sogni. [Citato in Lacché, 1986, p. 67]

Più sfumate, e non prive di ironia e di conservatorismo toscano, ma in ogni caso rivolte con bonomia alla novità e positività della nuova linea ferroviaria leopoldina, sono le pagine dedicate alla ferrovia e al treno da Carlo Lorenzini, cioè Carlo Collodi, in un libro apposito, intitolato emblematicamente *Un romanzo in vapore* (1856). Descrivendo il viaggio da Firenze a Livorno, l'autore di *Pinocchio* si sofferma su incontri, macchiette, avventure, paesaggi, ma inserisce qua e là anche suoi commenti e altri commenti mette in bocca ai suoi personaggi. Egli acutamente mette in rapporto lo sviluppo ferroviario con quello degli altri sviluppi tecnologici della moderna società capitalista (di cui riassume, un po' con ironia un po' con partecipazione, i principi ispiratori, divenuti proverbiali):

Il genere umano è attaccato da una epidemia universale – dalla febbre dei subiti guadagni. Ogni giorno, ogni ora, ogni minuto, che passa oziosamente, è un'occasione perduta, un deficit nella cassa dello speculatore. Le braccia dell'operaio parvero fatte apoplettiche e colpite di paralisi: le distanze da un punto all'altro diventarono interminabili, eterne: la lettera scritta non bastò più alla velocità del genio industriale.

– Il tempo è moneta – allora gridò l'americano – Il tempo è moneta – ripetete da un capo all'altro tutto il vecchio continente.

Questa formula, quasi per incanto, generò le macchine, il vapore e il telegrafo. I rimasti senza lavoro, cacciarono un grido di dolore: ma la società è un campo di battaglia, dove chi cade, cade, e i battaglioni serrati degli speculatori e degli uomini di affari passano sul corpo de' feriti, irresistibilmente condotti dal loro supremo generale, l'Interesse, alla moltiplicazione indefinita del Capitale. [Ediz. 1987, pp. 9 s.]

Collodi ripete anche altri dei concetti divulgati: la ferrovia ha segnato «un avvenimento memorabile nei fasti della civiltà moderna», ha cambia-

to «quasi per miracolo improvviso [...] le relazioni precedenti fra lo spazio ed il tempo, ha subito purtroppo alcuni terribili incidenti causati «o dallo scoppio delle caldaie, o per l'incontro di due convogli sulla medesima rotaia, o per deviazione delle ruote dalle loro guida (*rails*)».

Descrivendo poi il treno nel capitolo *Signori, si parte!* si permette una variazione musicale e un accenno ironico a una composizione musicale, una *Fantasia*, composta appositamente per la locomotiva (come il canto di Berlioz)¹⁸:

Allorquando gl'ingegneri inglesi messero in attività la prima Strada Ferrata, forse non pensarono alle mille miglia che quel rumore sordo della macchina, quel monotono acciambattarsi degli ordigni e delle ruote di ferro, e quell'anelito celere e soffocato del Vapore, che si sprigiona fremendo dalla caldaja, dovessero servire, dopo qualche anno, all'ispirazione dei maestri di Musica, e fornire il motivo a scrivere un romoroso Pot-pourri a pienissima orchestra, come di fatto è accaduto. Allorquando i primi sperimentatori di Strade Ferrate si turarono gli orecchi al violentissimo e inarmonico fischio della locomotiva, forse non supponevano che sarebbe venuto un giorno, in cui quel medesimo fischio avrebbe colmato di beatitudine e di voluttà i pubblici colti e intelligenti, che con tanto di bocca spalancata assistevano all'esecuzione della gran Fantasia sul Vapore!...

Oh! la musica è un pozzo senza fondo: c'è stato pescato molto: ma ci resta ancora molto da pescare!...

Chi poteva mai dire a Tubelcain, l'inventore dell'*Incudine* e del *Martello*, che sarebbe venuto un tempo, che questi due strumenti inventati originariamente per uso di fabbro e di maniscalco, avrebbero formato la gioia e la delizia degli amatori di Musica, nel secolo decimonono? O voi che maledite con tanta leggerezza i segatori di legname, quando affilano il loro stridulo arnese, suspendete, deh! suspendete sulle labbra la folle imprecazione! chi di voi può conoscere quali effetti musicali, fra qualche mese, si potranno trarre dall'arrotatura della sega? Forse (e giova sperarlo per l'incremento dell'Arte) forse non è lontano il giorno, in cui questo modesto e vilipeso arnese, accusato finora dai suoi contemporanei, e calunniato di fare arrugginire i denti, avrà un posto onorifico nell'orchestra della Pergola, fra il flauto del Ciardi e il clarinetto di Bimboni. Che il cielo affretti quel giorno! [Ediz. 1987, pp. 49-51]

¹⁸ Sarebbe da fare una piccola storia delle composizioni musicali su temi ferroviari, partendo da Berlioz e Glinka (che di Berlioz fu amico e ammiratore) per arrivare fino alla «sinfonia ferroviaria» di Honegger *Pacific 231*, passando attraverso numerosi pezzi di musica popolare. Della sinfonia di Honegger ha tentato una trasmissione filmica sperimentale il regista e teorico del cinema francese Jean Mitry, con il breve film girato nel 1949 e presentato al festival di Cannes. Rivolgendosi all'arte molto più ferroviaria del cinema, Mitry ha trascritto le note di Honegger facendo uso soprattutto di primi piani di rotaie, ruote e ingranaggi della locomotiva.

All'inaugurazione della galleria del Fréjus, nel 1871, sono dedicate le pagine di cronaca di Edmondo De Amicis che con entusiasmo, ingenuità e buoni sentimenti (e anche una dose di gusto mortuario e sadico, tipico dell'autore) riescono a coprire sotto una patina di retorica populistica le vittime operaie della costruzione ciclopica:

Ecco la bocca della galleria.

Appena quella buia apertura si presenta allo sguardo, un senso quasi di terrore stringe il cuore. Si pensa involontariamente all'enorme mole granitica che s'innalza al di sopra, e sembra che, sdegnosa dell'ingiuria fatta alla sua selvaggia maestà secolare, ci si voglia precipitar sul capo, e stritolare con noi il nostro orgoglio. Ma penetrato appena il convoglio nella vasta galleria, appena gettato lo sguardo sui muri di pietra e sulla volta robusta che sembra curvarsi fieramente per sostenere il pondo enorme delle Alpi, appena visti i lumi e sentito che si respira liberamente e si corre con impeto facile e sicuro, il cuore si queta, la mente si espande in una maestosa idea di grandezza e di forza, e l'anima abbraccia tutto, con un palpito di meraviglia e di gratitudine, questo portento eterno del genio e del lavoro.

Quanti pensieri, quanti sensi nuovi e profondi ci assalgono confusamente in quel punto! Dodici anni di lavoro! Noi vi passiamo, finalmente, su questo terreno bagnato di tanti sudori! E questo il luogo dove per tanti anni gli uomini insigni che condussero a fine la grande impresa, studiarono, lavorarono, lottarono, ora oppressi da un dubbio doloroso, ora rianimati da una speranza possente, ora felici di una certezza lungamente sospirata! Si sentono in quel cupo strepito precipitoso del treno mille rumori che parlano all'anima: i colpi fitti, fulminei, rabbiosi della *perforatrice* che divora la roccia, il sibilo confuso delle cento ruote, lo scoppio tonante delle mine, la tempesta delle scheggie sulle pareti, sulle macchine, sugli assiti, il comando dei soprastanti, le grida, le risa degli operai, il suono vario e continuo dell'opera, l'eco di tutta quella vita sotterranea che si agitò per tanti anni nei vergini recessi del monte senza sorriso di sole, senz'alito d'aria salubre senza altro spettacolo che se stessa e la rupe, solitaria, misteriosa, solenne! E quante vittime nella lotta! E come le loro immagini si presentano alla mente nell'atto di dire: – Io pure lavorai e soffersi! Ricordate me pure! – Sono operai macilenti e pallidi che hanno spesso gli anni più belli della vita nel laborioso cammino attraverso delle Alpi; sono vecchi che hanno perduto la luce degli occhi; sono giovani a cui le macchine e le mine hanno portato via le braccia e spezzata la testa! E in mezzo a questa folla d'invalidi, di mutilati e di morti che par che risolvano il capo per domandarvi la loro parte di affetto e di gloria, si alza la figura bella e venerabile del Sommeiller, a cui splende ancora negli occhi la gioia dell'ultimo colpo lanciato dalla *perforatrice* nel vuoto, al grido di: – Viva la Francia e viva l'Italia!

E il treno va e va, e cresce nell'animo nostro, a misura che si procede, la commozione, e la fantasia lavora, lavora. Ora ci pare che non s'abbia più a uscire

di là sotto; ci pare di esserci sprofondati nelle viscere della terra e di precipitare verso una meta arcana; ora pare che il treno, a un tratto, ritorni furiosamente addietro, come impaurito dall'ignoto verso cui si slanciava; ora si trema di giungere troppo presto all'uscita, e si vorrebbe che quel momento indugiassero ancora, per prolungare il sentimento di meraviglia fantastica che ci agita il cuore e la mente; ora ci piglia una smania di aria, di luce, un desiderio impaziente dell'azzurro del cielo e del verde della campagna; ora si rimane come attoniti e smemorati, e ci vien fatto quasi di domandare a noi stessi: – Ove siamo? – Siamo già in Francia? – Siamo ancora in Italia? Un tale guarda l'orologio ed esclama: – Siamo in Francia! – I cuori danno un balzo, gli occhi si cercano, le mani si stringono. – Siamo in Francia! – si ripete. È un senso di gioia inesprimibile; pare che in quel momento le due nazioni si siano strette e lasciate, ed abbiano gridato insieme: – Abbiamo vinto! – Ma che! Già la luce del gas impallidisce! Si sente un soffio d'aria vivida e pura! Le pareti biancheggiano! Il vapore getta un lungo grido di trionfo! Ecco i monti! Il sole! La Francia!

È un momento sublime. [1872, pp. 198-200]

Assai più pesantemente ideologica e con accenti che mescolano al paternalismo populistico una vera insofferenza per i disagi della classe operaia e le sporadiche manifestazioni luddistiche è la posizione di Cesare Cantù, quale risulta in una delle sue *Conferenze popolari* intitolata programmaticamente *Buon senso e buon cuore* (1870):

Assicuriamoci anzitutto che l'operaio d'oggi non è più infelice di quel che fosse ne' secoli passati. Anzi i salari sono più grossi: s'istituiscono scuole e asili apposta per esso e pe' suoi figlioli, e società di mutuo soccorso pei casi fortuiti [...].

Invece di andare a piedi e consumare cinque giornate da Bologna a Firenze, s'introdusse la carrozza, una macchina colla quale ci si arriva in due giornate colla spesa d'un dieci franchi. Ora s'inventò quell'altra stupenda macchina della vaporiera, per cui ci andiamo in cinque ore e con tanta comodità. Quelli che vivevano di frusta ne scapitarono; ne scapitarono gli ostieri lungo tutta la strada, ove bisognava rinfrescare, pranzare, pernottare: ma ne vantaggiano migliaia di persone, che, con poco denaro e poco tempo, hanno agevolezza d'andar a trattare gli affari, o vedere le persone con cui occorre trovarsi. Se odiate le macchine e volete romperle, siate conseguenti: rompete gli oriuoli, rompete i termometri e il torchio dell'uva e dell'olio, il macinino del caffè, il mulino del grano e la gramola del fornaio. A mano e col pestello lavorerà più gente, e si pagherà più giornate.

Quando si trattasse di dar da lavorare a tutti, bisognerebbe cercare di produrre ogni cosa colla massima fatica e col maggior tempo: vangare invece di arare; torcere e binare la seta colle mani e col fuso invece de' filatoj e degli incannatoj. Vi parrebbe quella una società invidiabile? Tutt'altro! bisogna cercare

di far più sbrigato e più bene; e appunto le macchine risparmiano tempo, risparmiano denaro, e ottengono maggior precisione. [1870, p. 282]

Non sono, naturalmente, mancati i poeti che hanno celebrato la novità rivoluzionaria del treno e della ferrovia e che si sono impegnati (di rado, per la verità, con grandi risultati testuali) ad ampliare la ricerca dell'analogia metaforica o immaginifica. Fra i molti di cui si occupano gli studi specialistici e che sono accolti nelle antologie, mi limiterò a ricordare, anzitutto, la poetessa belga Louisa Stappaerts, orgogliosa del primato che il suo paese mantenne a lungo in Europa per essere stato il primo a realizzare il progetto organico di una rete ferroviaria nazionale:

C'est de l'esprit de l'homme un des plus beaux dessins;
C'est le chemin de fer, création magique,
Qui fait en ce moment de la riche Belgique
L'idole des pays voisins.

È uno dei più bei disegni dello spirito umano; / è la ferrovia, creazione magica, / che fa in questo momento del ricco Belgio / l'idolo dei paesi vicini. [Citato in Baroli, 1964, p. 81]

Più decisamente impegnati, anche sul piano ideologico, a rimarcare quanto di positivo può portare la nuova invenzione alla vita sociale, all'unione politica dei paesi in formazione, alla conoscenza reciproca fra i popoli, alla conquista della natura da parte dell'uomo – e dei suoi sensi – sono altri testi, come la notevole *Poesie des Dampfes* (*Poesia del vapore*) del poeta politico austriaco Anastasius Grün, che polemicamente aveva borghesizzato il suo nome nobiliare di conte Anton Alexander Auersperger e che fu tra i primi a reagire poeticamente in positivo, nel 1837, all'arrivo della locomotiva¹⁹; o la lirica, in bilico fra nostalgia del passato e celebrazione del nuovo, di Viktor von Scheffel *Der letzte Postillon* (*L'ultimo postiglione*, 1857), che riesce ad allineare in pochi versi tre dei più importanti elementi della innovazione tecnica dell'Ottocento: il treno (*das Dampfroß*, v. 4), la fotografia (*die Sonne malt*, v. 11), il telegrafo (*Briefschreibt der Kupferdraht*, v. 12):

Jetzt rennt der Dampf, jetzt brennt der Wind,
Jetzt gilt kein Früh und Spät,
Die Sonne malt und blitzgeschwind
Briefschreibt der Kupferdraht.

¹⁹ A. Grün, *Poesie des Dampfes*, riportato in W. Minaty (a cura di) [1984], pp. 42-45.

Ora corre la locomotiva, ora brucia il vento, / ora non vale nessun presto e nessun tardi, / il sole dipinge e con la velocità del lampo / il filo di rame scrive lettere. [1868, pp. 100 s.]

Fece notevole rumore, in Francia, una campagna polemica che si svolse nei primi anni Cinquanta ed ebbe come organo soprattutto la «Revue de Paris», e che, riprendendo alcune idee della tradizione saintsimoniana, sostenne la necessità di un rinnovamento della poesia francese e di un suo più proficuo rapporto con i temi e gli aspetti del mondo industriale. Il 15 luglio 1853 uscì sulla rivista una specie di articolo-manifesto, firmato da Achille Kaufmann e intitolato *La Poesia dell'Industria*. Kaufmann si domandava perché la poesia non avesse sino ad allora tratto ispirazione dal nuovo mondo industriale e dava esempi di scene che avrebbero dovuto appassionare qualsiasi poeta. Per esempio:

Una vettura di forma nuova corre a velocità straordinaria. Attorno a essa il paesaggio sembra fuggire creando grandi contrasti [...]. Gli alberi più vicini [...] corrono in direzione opposta, quelli di una collina, sullo sfondo, corrono invece in direzione parallela; e se la strada segna una curva, sembrano giganti che danzano in tondo. [Citato in Baroli, 1964, p. 105]

Seguono altri esempi: un convoglio ferroviario che corre in una notte di tempesta, un fiume e un ponte nel sole con tre treni che lo percorrono contemporaneamente, un treno che attraversa una pianura inondata con le acque che arrivano all'orlo della massicciata. Di fronte a spettacoli simili, Kaufmann dice ai poeti francesi:

Se non sentite il grandioso e la poesia dell'industria, non avete bisogno di cercare altrove l'ispirazione: non la troverete mai in nessun posto. [Ivi, p. 105]

Il tema del rapporto fra poesia e industria, divenuto particolarmente attuale in occasione dell'Esposizione universale parigina del 1855, trovò il suo esponente entusiasta in Maxime Du Camp, che proprio nel 1855 pubblicò *Les chants modernes (I canti moderni)*, facendoli precedere da una prefazione programmatica in favore di una nuova letteratura industriale. La prefazione di Du Camp, che scatenò allora una polemica molto accesa negli ambienti letterari parigini, è più importante delle sue poesie (davvero mediocri): è un programma in favore di una nuova poesia *industriale* (che contiene anche accenti ingenui, e tuttavia pericolosamen-

te imperialistici). L'immaginario ferroviario suggerisce a Du Camp alcune delle metafore fondamentali:

Invece di marciare in avanti come quell'ardito pioniere che dovrebbe essere, la letteratura si è diretta all'indietro [...]. Per la brava gente che ammira questi manichini impagliati di citazioni, l'umanità comincia con Giove e finisce con Eliogabalo [...]. Ma come! Siamo il secolo in cui si sono scoperti nuovi pianeti e nuovi mondi, si sono inventate le applicazioni del vapore, dell'elettricità, del gas, del cloroformio, dell'elica, della fotografia, della galvanoplastica e non so quante altre ancora [...] e invece bisogna occuparsi della guerra di Troia e delle Panatenee! [...]

Il cannone ha ucciso la catapulta, il vapore ucciderà il cannone. Fra duecento anni, forse anche prima, grandi eserciti, partiti dalla Francia, dall'Inghilterra, dall'America, riuniti in una grande alleanza di civiltà a tutti i costi scenderanno sulla vecchia Asia guidati dai loro generali; loro armi saranno le zappe, loro cavalli le locomotive. Si abatteranno cantando su quelle terre incolte e inutilizzate: apriranno canali, tratteranno le vie ferroviarie. [...]

Abbiamo assistito di recente al proclama impudico di un arcivescovo, secondo il quale le ferrovie sono state inventate da Dio per punire i bettolieri delle grandi strade di comunicazione, che si erano permessi di dare da bere la domenica ai barrocciai e ai vetturini delle diligenze. Quell'uomo deve vedere spesso il diavolo in sogno e ciononostante, vi dico, il diavolo è morto, è stato ucciso ormai da lunga pezza dalla scienza [...]. Correva nella notte vomitando fiamme, lanciando urla e trascinandosi al seguito legioni di demonietti e di streghe, ma una locomotiva con attaccato il suo convoglio emette più fuoco, lancia più alti clamori e porta più gente di lui [...].

I tempi della scuola dell'arte per l'arte sono finiti per sempre [...]. Possiamo impegnarci a dissodare la strada che porta verso le belle regioni dell'avvenire; è più che il nostro dovere, è la nostra missione. [Citato in Baroli, 1964, pp. 108 s.]

Si può dire che il messaggio di Du Camp (che in Francia suscitò una tempesta di reazioni) fu raccolto, con bella gagliardia e un po' di improntitudine giovanile (e qualche non indifferente capacità poetica) da Giosué Carducci. Nell'inno *A Satana* del 1863, il Carducci giacobino e giam-bico (diversa, come vedremo, sarà la sua posizione più tardi) introdusse una celebrazione entusiastica e provocatoria della locomotiva, assimilandola, come aveva fatto Du Camp, a Satana il grande. Riecheggiando alcune delle ormai diffuse incarnazioni animalesche e metaforiche della locomotiva e riprendendo anche alcune delle immagini proposte da Kaufmann, la definì anche lui «un bello e orribile mostro»:

Un bello e orribile
Mostro si sferza,

Corre gli oceani,
Corre la terra:

Corusco e fumido
Come i vulcani,
I monti supera,
Divora i piani;

Sorvola i baratri;
Poi si nasconde
Per antri incogniti,
Per vie profonde;

Ed esce; e indomito
Di lido in lido
Come di turbine
Manda il suo grido,

Come di turbine
L'alito spande:
Ei passa, o popoli,
Satana il grande.

Passa benefico
Di loco in loco
Su l'infrenabile
Carro del foco.

Salute, o Satana,
O ribellione,
O forza vindice
De la ragione!

Sacri a te salgano
Gl'incensi e i voti!
Hai vinto il Geova
De i sacerdoti. [Ediz. 1939, pp. 384 s.]

Potrei citare molte altre celebrazioni poetiche del treno e della locomotiva, in Inghilterra, in Francia, in Germania, in Italia (facendo il nome di Giacomo Zanella, per esempio); ma forse è sufficiente che ricordi una famosa poesia (1876) di Walt Whitman:

To a Locomotive in Winter

Thee for my recitative,
Thee in the driving storm even as now, the snow, the winter-day declining,

Thee in thy panoply, thy measur'd dual throbbing and thy beat convulsive,
 Thy black cylindric body, golden brass and silvery steel,
 Thy ponderous side-bars, parallel and connecting rods, gyrating, shuttling at
 thy sides,
 Thy metrical, now swelling pant and roar, now tapering in the distance,
 Thy great protruding head-light fix'd in front,
 Thy long, pale, floating vapor-pennants, tinged with delicate purple,
 The dense and murky clouds out-belching from thy smoke-stack,
 Thy knitted frame, thy springs and valves, the tremulous twinkle of thy
 wheels,
 Thy train of cars behind, obedient, merrily following,
 Through gale or calm, now swift, now slack, yet steadily careering;
 Type of the modern – emblem of motion and power – pulse of the continent,
 For once come serve the Muse and merge in verse, even as here I see thee,
 With storm and buffeting gusts of wind and falling snow,
 By day thy warning ringing bell to sound its notes,
 By night thy silent signal lamps to swing.

Fierce-throated beauty!
 Roll through my chant with all thy lawless music, thy swinging lamps at night,
 Thy madly-whistled laughter, echoing, rumbling like an earthquake, rousing
 all,
 Law of thyself complete, thine own track firmly holding,
 (No sweetness debonair of tearful harp or glib piano thine,)

Thy trills of shrieks by rocks and hills return'd,
 Launch'd o'er the prairies wide, across the lakes,
 To the free skies unpent and glad and strong.

A una locomotiva d'inverno

Tu per il mio recitativo / tu nella bufera sferzante proprio come ora, la neve,
 il giorno invernale che declina, / tu nella tua panoplia, il tuo ritmico doppio
 palpito e il tuo battito convulso, / il tuo nero corpo cilindrico, ottoni dorati
 e acciaio argenteo, / le tue spranghe laterali massicce, le aste parallele di con-
 nessione, che girano, fan la spola ai tuoi fianchi, / la tua pulsazione e il tuo
 ruggito ritmici, che ora cresce ora diminuisce a poco a poco nella distanza,
 / il tuo grande faro sporgente fissato sulla tua fronte, / il tuo lungo, pallido,
 ondeggiante vessillo di vapore, colorato di tenue porpora, / le nuvole dense
 e nerastre vomitate dal tuo fumaio, / la tua struttura ben lavorata, le tue
 molle e valvole, il luccichio vibrante delle tue ruote, / il tuo traino di carrozze
 che ti seguono ubbidienti e allegre, / traverso burrasca e bonaccia, ora veloci,
 ora lente, ma sempre regolarmente correndo; / simbolo tipico del moderno
 emblema di movimento e potenza polso del continente, / per una volta vieni
 e servi la Musa e prendi forma nel verso, proprio come qui ti vedo, / nella
 bufera e sotto i colpi delle raffiche di vento e con la neve che cade, / di giorno

la tua campana ammonente che suona le sue note, / di notte i segnali delle tue lucerne silenziose che ondeggiano. // Bellezza dalla gola feroce! / Tuona nel mio canto con tutta la tua musica selvaggia, le tue lucerne ondeggianti di notte, / la risata del tuo pazzo fischio, echeggiante, rombante come il terremoto, svegliando ogni cosa, / tu che sei legge completa a te stessa e ti tieni saldamente al percorso dei binari, / (nessuna dolce affabilità di arpe piagnucolose o di petulanti pianoforti la tua) / i tuoi trilli e gridi vengono restituiti da rocce e colline, / lanciata sulle vaste praterie, attraverso i laghi, / ai liberi cieli scatenata e lieta e forte. [Ediz. 1965, pp. 471 s.]

A un livello più basso, di scritture di vario genere in cui pur penetra ampiamente tutto il sistema dell'immaginario collegato con il treno e le ferrovie, porrei le numerosissime altre testimonianze in cui questo tema ritorna, spesso connesso in modo abbastanza ingenuo con i modelli ideologici e culturali descritti. Penso alle molte cronache di giornale sulle inaugurazioni delle linee ferroviarie, ai discorsi ufficiali, alla pubblicistica connessa con le esposizioni universali, alle polemiche giornalistiche, alla cronaca nera e ai grandi processi collegati con avvenimenti o incidenti di tipo ferroviario, ai giornali di viaggio, alle guide turistiche. Walter Benjamin, ricostruendo per il libro sui *passages* parigini la tradizione saintsimoniana dell'esaltazione progressista delle ferrovie [ediz. 1986, pp. 734 ss.], ha schedato con interesse le pagine, davvero esemplari, di *La vie en chemin de fer* (*La vita in ferrovia*) di Benjamin Gastineau, pubblicata nel 1861, che esplodeva in immagini come la seguente:

Prima dell'invenzione della ferrovia, la natura non palpitava più, era una Bella addormentata nel bosco [...]; persino i cieli parevano immutabili. La ferrovia ha rianimato ogni cosa [...]. Il cielo è divenuto un infinito in movimento, la natura una bellezza in azione. Il Cristo si è staccato dalla croce, si è messo in marcia e ha lasciato molto lontano dietro a sé, sulla strada, il vecchio Ahasvero. [Citato in Benjamin, ediz. 1986, p. 754]

Il grande Progresso, il grande Cambiamento provocato nell'Uomo nuovo dell'Ottocento in seguito al *treatment by motion* portato dalla macchina a vapore, è divenuto presto anche tema della poesia popolare, di canzoni entusiastiche o ballate che circolavano su fogli volanti. Gli esempi sono numerosi: posso ricordare, fra quelli inglesi, una poesia di Charles MacKay (1812-89), intitolata *Railways 1846*:

Lay down your rails, ye nations, near and far—
Yoke your full trains to Steam's triumphant car;
Link town to town; unite in iron bands

The long-estranged and oft-embattled lands [...].
 Blessings on science and her handmaid Steam!
 They make Utopia only half a dream;
 And show the fervent, of capacious souls,
 Who watch the ball of progress as it rolls,
 That all as yet completed or begun,
 Is but the dawning that precedes the sun.

Posate i binari, o nazioni vicino e lontano. / Aggiogate i treni colmi alla macchina a vapore trionfante; / collegate città a città; unite con nastri d'acciaio / i paesi a lungo estraniati e spesso chiamati a battaglia [...]. / Siano benedetti la Scienza e il Vapore che è al suo servizio! / Essi trasformano l'Utopia solo in un mezzo sogno; / e mostrano agli uomini fervidi, dall'animo capiente, / i quali osservano la palla del progresso mentre rotola, / che tutto quanto è stato ora compiuto o soltanto iniziato, / è solamente l'aurora, precedente il sole. [Citata in Carr, 1978, p. 69]

Ancora più significativa, per l'intreccio di motivi ricavati dalla tradizione poetica e religiosa, per la trascrizione metaforica del viaggio ferroviario nel viaggio del cristiano e delle stazioni ferroviarie come gloriose stazioni della Via Crucis, la lapide posta nella cattedrale di Ely per commemorare la morte evidentemente ferroviaria di due giovani inglesi, William Pickering di 30 anni e Richard Edger di 24, avvenuta la vigilia di Natale del 1845:

IN MEMORY OF
William Pickering
 who died Dec. 24, 1845
 AGED 30 YEARS

ALSO *Richard Edger*
 who died Dec. 24, 1845
 AGED 24 YEARS

The Spiritual Railway

The Line to heaven by Christ was made
 To heavenly truth the Rails are laid.
 From Earth to Heaven the Line extends
 To Life Eternal where it ends.
 Repentance is the Station then
 Where Passengers are taken in.
 No Fee for them is there to pay
 For Jesus is himself the way.
 God's Word is the first Engineer

It points the way to Heaven so dear.
 Through tunnels dark and dreary here
 It does the way to Glory steer.
 God's Love the Fire, his Truth the Steam
 Which drives the Engine and the Train.
 All you who would to Glory ride
 Must come to Christ, in him abide,
 In First, and Second, and Third Class,
 Repentance, Faith and Holiness.
 You must the way to Glory gain
 Or you with Christ will not remain.
 Come then poor Sinners, now's the time
 At any Station on the Line.
 If you'll repent and turn from sin
 The train will stop and take you in.

La ferrovia spirituale

La Linea per il Cielo fu costruita da Cristo, / i binari sono posati per raggiungere la verità celeste. / La Linea si estende dalla Terra al Cielo, / alla Vita eterna dove ha termine. / Il Pentimento è perciò la Stazione, / dove vengono fatti salire i passeggeri. / Lì essi non devono pagare nessun balzello, / poiché Gesù è egli stesso la via. / La Parola di Dio è il primo Macchinista, / indica la via che è così cara verso il Cielo. / Attraverso gallerie buie e desolate, / esso guida il percorso verso la Gloria. / L'Amore di Dio è il Fuoco, la sua Verità il Vapore, / che trascina la Macchina e il Treno. / Voi tutti che vorreste viaggiare verso la Gloria, / dovete venire al Cristo e a lui tener fede, / in Prima, in Seconda e in Terza Classe, / Pentimento, Fede e Santità. / Dovete guadagnarvi la strada verso la Gloria, / o non potete rimanere in Cristo. / Venite allora dunque o poveri Peccatori, ora è il tempo, / a qualsiasi Stazione sulla Linea. / Se vi pentirete e abbandonerete il peccato, / il Treno si fermerà e vi farà salire.

(Trascritto nella cattedrale di Ely da Giuseppe Sertoli)

Fra i testi dei poeti tedeschi, posso ricordare il canto di Jakob Schnorr *Am 7. December 1835* (*Il 7 dicembre 1835*)²⁰ o la lirica *Die junge Zeit* (*I nuovi tempi*) del bardo di Monaco Emanuel Geibel²¹; dei poeti francesi posso ricordare una canzone del lionese Pierre Dupont, datata 1851 (di-

²⁰ J. Schnorr, *Am 7. December 1835*, «Der Korrespondent von und für Deutschland», 8 dicembre 1835; citato in Mahr [1982], pp. 38 s.

²¹ E. Geibel, *Die junge Zeit*, in *Werke*, a cura di W. Stämmeler, Lipsia e Vienna 1918-20, riportato in W. Minaty (a cura di) [1984], pp. 73-75.

venuta assai popolare e cantata per le strade), che introduce a parlare direttamente un macchinista delle ferrovie:

Je tiens mon grappin de chauffage
Comme sa barre un vieux forban,
En regardant le paysage
Se dérouler comme un ruban.
[...]

Ah: c'est une bien grande ivresse
De fendre l'air comme l'oiseau,
Avec du charbon et de l'eau,
Mes bras noirs font cette vitesse.
[...]

La braise flambe en tes prunelles
Et tu reluis comme un miroir.
As-tu des pieds, as-tu des ailes,
Ma locomotive au flanc noir?

Voyez onduler sa crinière
Entendez son hennissement;
Son galop est un roulement,
D'artillerie et de tonnerre.

Afferro la leva della caldaia / come un vecchio pirata afferra il timone, / guardando il paesaggio / srotolarsi come un nastro. [...] // Ah! È una grande ebbrezza / fendere l'aria come un uccello, / con del carbone e dell'acqua, / le mie braccia producono quella velocità. [...] // La brace divampa nelle tue pupille, / e tu riluci come uno specchio. / Hai tu piedi, hai ali / o mia locomotiva dal fianco nero? // Vedete ondeggiare la sua criniera; / udite il suo nitrito; / il suo galoppo è un rombo / di artiglieria e di tuono. [Citato in Baroli, 1964, pp. 80 s. e 85]

Un ricchissimo e straordinario serbatoio dei temi ferroviari – in versione epico-narrativa, romanzesca, lyricizzante, apocalittica, ironico-scherzosa – è costituito dal folklore americano: chi non ricorda la penetrazione delle ferrovie nelle grandi pianure americane, l'attraversamento delle montagne rocciose, la conquista del West, il ruolo importante svolto dai treni (e dall'eroica locomotiva di Atlanta, affettuosamente chiamata *The Atlanta General*) durante la guerra civile? Le ballate epico-tragiche della tradizione scozzese e irlandese, i canti di lavoro, gli *spirituals*, i *blues*: tutte le varie forme del patrimonio folclorico americano si popolano di locomotive, spesso personificate e indicate con il loro mitico numero di

serie, di macchinisti (Casey Jones), fuochisti, vagabondi (gli *hoboes*) ospitati clandestinamente sui treni merci, di assalti d'indiani, attacchi di banditi (Jesse James), incidenti e disastri. Il cinema western si assumerà il compito di popolarizzare questi temi e variarli all'infinito – fino alle rielaborazioni postmoderne in *Winter's Tale* (Racconto d'inverno) di Mark Helprin (1983), che porta un personaggio del suo romanzo, Hardesty Marrotta, a rivivere alcune tipiche avventure del romanzo ferroviario tradizionale, da quelle delle traversate intercontinentali americane a quelle dell'Orient-Express, fra cui il viaggio pieno di pericoli e sorprese su un carro di un treno merci, una nottata di vincite strepitose al tavolo del poker su una carrozza pullman del lussuoso treno Polaris, una serie di avvenimenti drammatici quando il treno Polaris viene immobilizzato da una tempesta di neve.

Il patrimonio testuale americano (quello che gli amatori chiamano *Railroadiana*) è così vasto che qui posso solo rinviare a qualche raccolta fra le più interessanti, come quella di F.H. Hubbard (1945), o a una delle più ricche antologie, quella di B.A. Botkin e A.F. Harlow (1953), o ad alcune delle più note ballate, che si incontrano anche nel repertorio di noti *folksingers* come Pete Seeger: *The Wreck of the Old 97* (Il disastro della vecchia 97), *The Wabash Cannonball* (La palla-di-cannone di Wabash), *Freight-Train* (Treno merci), *A railroader for me* (Un ferroviere per me), o anche in quello di cantanti rock o cantanti come Tom Waits (*Downtown train*), Bruce Springsteen (*Downbound train*) o John Fogerty (*Big train-From Memphis*).

Non ho una conoscenza sufficientemente dettagliata dell'argomento, ma dagli studi specializzati, come per esempio quello di Stephen L. Baehr (1989), sembra che in Russia l'immaginario letterario e quello popolare furono colpiti enormemente, nel corso dell'Ottocento, dall'epica ferroviaria, con un parallelismo significativo rispetto alla contemporanea situazione americana. Baehr riferisce alcuni significativi esempi dal repertorio della letteratura popolare e racconta un curioso aneddoto: la madre di Gogol, Maria Ivanovna, vantando i meriti del suo grande figlio, non ne ricordava le opere letterarie, ma gli attribuiva addirittura l'invenzione della macchina a vapore, del piroscafo e della ferrovia e ascriveva a lui il merito tutto immaginario di aver disegnato la rete ferroviaria destinata a dare unità all'immensa Russia.

È significativo che gran parte dei temi ricordati, e anche tutto l'apparato metaforico della poesia celebrativa del treno dell'Ottocento, così come quello epico-narrativo delle ballate americane del West, si ritrovino concentrati in un testo dei nostri giorni, una canzone di Francesco Guccini. Anche in questo caso non c'è da meravigliarsi: i testi dei mo-

derni cantautori hanno proprio questa caratteristica, di riutilizzare in un nuovo ambiente comunicativo (il concerto all'aperto per un pubblico ampio ed entusiasticamente partecipe, la registrazione in cassetta per l'ascolto solitario e d'accompagnamento, la colonna musicale per un film intimista o problematico) alcune tradizioni alte: la poesia di Verlaine per i testi cantati da Georges Brassens, la poesia crepuscolare o simbolista o ermetica per i testi di molti autori o cantautori italiani, la ballata romanzesca o politica, rifatta su celebri esempi americani, per gran parte dei testi prodotti dagli anni Sessanta in avanti.

Guccini, che trae ispirazione e umori da quella specie di Far West italiano che sono Bologna e le pianure padana e romagnola, esibisce molto chiaramente le sue radici: la tradizione popolaresca e crepuscolare, la mitologia anarchica, il gusto epico-narrativo dei modelli di Pete Seeger e Joan Baez. Il testo di *La locomotiva* (1972), per chi conosca anche solo un poco i magazzini e i depositi dell'immaginario ferroviario dell'Ottocento, risulta molto familiare: è addirittura un repertorio completo dei motivi e delle espressioni usati nella tradizione. Lo sviluppo storico vi viene un poco appiattito e schiacciato: l'invenzione della locomotiva, quella del socialismo e la diffusione della fede anarchica vengono fatti coincidere nel tempo e proiettati tutti insieme in una comune dimensione mitologica:

Non so che viso avesse, neppure come si chiamava,
con che voce parlasse, con quale voce poi cantava,
quanti anni avesse visto allora, di che colore i suoi capelli
ma nella fantasia ho l'immagine sua,
gli eroi sono tutti giovani e belli.

Conosco invece l'epoca dei fatti, qual era il suo mestiere,
i primi anni del secolo, macchinista ferroviere,
i tempi in cui si cominciava la guerra santa dei pezzenti,
sembrava il treno anch'esso un mito di progresso
lanciato sopra i continenti.

E la locomotiva sembrava fosse un mostro strano
che l'uomo dominava con il pensiero e con la mano,
ruggendo si lasciava indietro distanze che sembravano infinite,
sembrava avesse dentro un potere tremendo,
la stessa forza della dinamite.

Ma un'altra grande forza spiegava allora le sue ali,
parole che dicevano gli uomini son tutti uguali,
e contro ai re ai tiranni scoppiava nella via
la bomba proletaria, e illuminava l'aria
la fiaccola dell'anarchia.

Un treno tutti i giorni passava dalla sua stazione,
un treno di lusso, lontana destinazione,
vedeva gente riverita, pensava a quei velluti e agli ori
pensava al magro giorno della sua gente attorno,
pensava a un treno pieno di signori.

Non so che cosa accadde, perché prese la decisione;
forse una rabbia antica, generazioni senza nome
che urlarono vendetta gli accecarono il cuore
dimenticò pietà, scordò la sua bontà,
la bomba sua la macchina a vapore.

E sul binario stava la locomotiva,
la macchina pulsante sembrava fosse cosa viva,
sembrava un giovane puledro che, appena liberato il freno,
mordesse la rotaia con muscoli d'acciaio
con forza cieca di baleno.

E un giorno come gli altri, ma forse con più rabbia in corpo,
pensò che aveva il modo di riparare a qualche torto;
salì sul mostro che dormiva, cercò di mandar via la sua paura
e prima di pensare a quel che stava a fare
il mostro divorava la pianura.

Correva l'altro treno ignaro e quasi senza fretta,
nessuno immaginava di andare verso la vendetta,
ma alla stazione di Bologna arrivò la notizia in un baleno:
notizia d'emergenza, agite con urgenza,
un pazzo si è lanciato contro al treno.

Ma intanto corre corre corre la locomotiva
e sibila il vapore, e sembra quasi cosa viva
e sembra dire ai contadini curvi il fischio che si spande in aria:
fratello non temere che corro al mio dovere,
trionfi la giustizia proletaria.

E corre corre corre corre sempre più forte,
e corre corre corre corre verso la morte
e niente ormai può trattenere l'immensa forza distruttrice,
aspetta sol lo schianto e poi che giunga il manto
della grande consolatrice.

La storia ci racconta come finì la corsa
la macchina deviata lungo una linea morta:
con l'ultimo suo grido d'animale la macchina eruttò lapilli e lava,
esplose contro al cielo, poi il fumo sparse il vento,
lo raccolsero che ancora respirava.

Ma a noi piace pensarlo ancora dietro al motore
mentre fa correr via la macchina a vapore,
e che ci giunga un giorno ancora la notizia
di una locomotiva, come una cosa viva
lanciata a bomba contro l'ingiustizia. [1972]

3. È possibile, partendo da una buona campionatura dei testi, tentare la costruzione di un sistema delle strutture semantiche e metaforiche dell'immaginario ferroviario dell'Ottocento. Esse si presentano, almeno inizialmente, sotto forma di campi semantici nettamente polarizzati e riconducibili a nuclei di significato contrapposti, che vengono di volta in volta attivati nei testi. Fra le polarizzazioni principali di questo sistema semantico ci sono:

a) la contrapposizione, nelle descrizioni della locomotiva, fra organismo naturale dotato di forza animale, bello e armonioso, e macchina metallica, dotata di forza artificiale, perturbante e mostruosa, nata nelle profondità della terra, nelle miniere, che utilizza per i suoi movimenti una via metallica e che spesso dentro la terra ritorna con i suoi tunnel²². Da una parte il cavallo, dall'altra la vaporiera²³; di qui tutta una serie di contrapposizioni, ma anche di immagini metaforiche che si trovano in quasi tutti i testi, sia in positivo che in negativo, e che attribuiscono alla locomotiva le caratteristiche e gli attributi di un cavallo artificiale e mostruoso (il calore e il fuoco interiore, le narici sbuffanti, gli occhi spalancati, la criniera di fumo, ecc. ecc.) o di un animale favoloso come il drago o persino di uno esotico come l'elefante.

b) la contrapposizione fra alcuni strumenti naturali (le uogle degli uccelli, il vento che stormisce fra gli alberi) che emettono un suono bello da ascoltare e funzionale alla comunicazione fra la natura e gli esseri che la popolano, oppure fra alcuni strumenti musicali che emettono suoni assai dolci per l'orecchio (l'arpa, il corno del boscaiolo, quello del postiglione) e lo strumento che viene utilizzato dalle locomotive, stridulo, disumano, minaccioso, che può ricordare (come ha ricordato a Andersen) l'ultimo grido del maiale ammazzato e il rumore sferragliante dei treni stessi, così nuovo e impressionante che induce alcuni a tentare, come per scommessa, la sua resa onomatopeica, quasi a gara con quelle poesie e

²² Al carattere metallico del nuovo mondo ferroviario allude la breve poesia, straordinariamente anticipatrice, di Achim von Arnim *Eiserne Wege* che ho già ricordato. A esso allude molto del vocabolario ferroviario di molte lingue europee: *Chemin de fer*, *Ferrovía*, *Eisenbahn*, ecc. ecc. Su questo aspetto cfr. P. J. Wexler [1955].

²³ In inglese e tedesco la contrapposizione è resa evidente dei termini *the horse* e *the steamhorse*; *das Roß* e *das Dampfroß* (rispettivamente il cavallo e il cavallo a vapore).

musiche che han sempre tentato di rendere, onomatopeicamente, i rumori della natura. Ricordo l'importanza, e la forte connessione romantica del corno del postiglione in alcuni testi celebri di Eichendorff.

c) la contrapposizione fra il movimento naturale, lento, avventuroso e magari anche tortuoso dell'uomo nel mondo (e in particolare di quella specie di incarnazione dell'uomo romantico che fu il *Wanderer*²⁴) o anche il movimento agile e veloce degli uccelli, delle nuvole, del vento e per contro il movimento diritto, determinato, obbligato del treno sui binari e del tracciato del treno, fra una stazione e l'altra, attraverso le più varie scene di natura, senza fermarsi davanti a nessun tipo di ostacoli, e quindi anche dei viaggiatori, spettatori immobili, che si vedono passare davanti agli occhi, inquadrati dai finestrini, i paesaggi della natura, con un movimento veloce e un montaggio quasi cinematografico.

Questa contrapposizione, che tocca uno degli elementi centrali della mitologia letteraria romantica, mi pare una di quelle più profonde strutturalmente e più importanti nella ricognizione dei nuclei centrali e fondamentali dei due mondi culturali contrapposti. La contrapposizione affiora, non a caso, in modo esplicito nei paesi più direttamente toccati dal movimento romantico: è in area svizzera, per esempio, che il tema roussoviano del valore educativo della passeggiata a piedi e ancor più della camminata alpina ha trovato il suo propagandista convinto nello scrittore ginevrino Rudolph Töppfer, pedagogista, caricaturista, autore di piacevoli e popolarissimi libri, in cui erano raccontati i viaggi compiuti da Töppfer insieme con i ragazzi della sua scuola. Fra questi libri ce ne sono due che raccontano le escursioni compiute alla Grande Chartreuse, attorno al monte Bianco, nei cantoni svizzeri e sul versante italiano delle Alpi e che portano anche titoli per noi molto significativi (perché contrappongono il percorso a zig-zag del *Wanderer* ai percorsi diritti di chi si affida ai moderni mezzi da trasporto): *Premiers Voyages en Zig Zag (Primi viaggi a zig-zag, 1843)* e *Nouveaux Voyages en Zig Zag (Nuovi viaggi a zig-zag, 1854)*.

È chiaramente collegata con questi orientamenti dell'ideologia e del costume una lirica, per esempio, di Karl Mayer, intitolata *Alte und neue Zeit (Tempo antico e tempo nuovo, 1854)*, che mette in scena i due mondi contrapposti: quello medievale degli apprendisti artigiani, dei camminatori a piedi, dei pellegrini, delle cattedrali, della spiritualità religiosa e quello moderno delle ferrovie. Oltre alla contrapposizione fra viaggio a

²⁴ Su questo tema, cfr. la voce «Wanderer» in H. S. und I. Daemmrich [1987], pp. 337-40 e la voce «Travel» di G. E. Gingras in J.-C. Seigneuret [1988], pp. 1292-331.

piedi e viaggio in treno, c'è quella fra movimento materiale intorno al mondo e movimento spirituale verso il paradiso:

Ein Wanderer, der sich still beschaute
Das Land, als man die Dome baute,
Ging frommen Muths von Stadt zu Stadt;
Die Welt war noch nicht glaubensmatt;
Der Erde und des Himmels Bund
Gab schon sich in der Landschaft kund.

Dem Weltsinn nicht durch Dampf und Schienen,
Man wollte Gott durch Münster dienen,
Und wuchs ihr Bau von Stein zu Stein,
So drang das Herz mit himmelein.
Jetzt klammert sich's am Erdrund an
Auf endlos platter Eisenbahn.

Doch was, nach allem Erdumschreiben,
Wird aus dem unruhvollen Treiben?
Dem Herzen bleibt des Himmels Zug;
Erst thut die Kraft sich selbst genug;
Doch an der Grenzmark schaut sie um
Und hebt sich neu zum Heiligthum.

Un viandante, che in silenzio osservava / il paesaggio, quando venivano costruite le cattedrali, / andava di buon animo da città a città; / il mondo non aveva ancora una fede affievolita; / il legame della terra e del cielo / si rendeva già visibile nel paesaggio. // L'uomo non voleva servire lo spirito mondanico con il vapore e i binari, / ma Dio con le chiese, / e a mano a mano che cresceva la costruzione pietra su pietra / insieme con essa il cuore saliva verso il cielo. / Ora il cuore sta attaccato al globo terrestre, / su infinite piatte vie di ferro. // E cosa, dopo tutto questo circoscrivere la terra, / avverrà di tanta infaticabile attività? / Al cuore resta l'attrazione del cielo, / prima la forza gli è sufficiente; / poi, giunto al punto di confine, si guarda intorno / e di nuovo si alza fino al luogo dei santi. [Riportato in Minaty, 1984, pp. 79 s.]

Credo che non sia privo di significato, per determinare quanto il modello culturale romantico fosse profondo nell'area tedesca e assai più problematicamente presente in quella italiana, il fatto che in uno dei testi italiani prodotti dalla cultura toscana, che è per sua natura urbana e coltivata anche quando ha per sfondo le campagne, e cioè il già citato *Un romanzo in vapore* di Carlo Lorenzini (Collodi), compaia, nel contesto di una vicenda ferroviaria, la satira dell'«uomo-pedone», cioè per l'appunto del *Wanderer*, il quale riassume in sé anche le caratteristiche del campa-

gnolo, o «terrazzano», tradizionale bersaglio della satira cittadina toscana contro il villano:

L'individuo in questione era un *terrazzano*: lo rivelava a colpo d'occhio per tale, il suo soprabito di panno nero, che gl'impediva la libera circolazione del sangue, sotto le braccia e rispettive adiacenze: lo dicevano i suoi pantaloni di forma conica, il suo corpetto a giustacuore, la sua *cravatta* a colori diversi e fiammanti, come l'arco-baleno! E quand'anco fossero mancati tutti questi connotati, sarebbe stato sufficiente a qualificarlo per un prodotto della provincia, quello spirito d'economia mal'intesa, e quel sospetto continuo di essere preso per il collo – sospetto che accompagna quasi sempre il terrazzano, ogni qualvolta si reca per affari alla Capitale.

La sua faccia, ben pasciuta e rubiconda, non aveva nulla di singolare: era una di quelle tante facce comunissime che s'incontrano frequentemente per le fiere e per i mercati della campagna, e che oggi le vedete mobili e svelte sopra gli omeri di un grosso negoziante d'olio, mentre domani vi si presentano stupide e incassate dentro la cravatta bianca di un Consigliere di Municipio. Lo spettacolo di questo bipede che, sotto la sferza nascente di un sole di Giugno, si accingeva a percorrere a piedi il lungo tragitto che divide la Piazza del Duomo dalla Stazione della Leopolda, caricato, com'era, per giunta di una grossa ventriera di quattrini legata alla vita, e di un'enorme sacca da notte sotto il braccio, mi richiamò involontariamente a varie e diverse meditazioni. - Oh! – gridai fra me e me con un accento più drammatico che vero – l'uomo non era fatto per andare a piedi!

Io non conosco sulla terra l'essere più decaduto dell'*Uomo-pedone*. Togliete all'*Ebreo Errante* le sue scarpe inchiodate a doppio suolo, e calzatele di vitello patinato, ed avrete l'immagine al vivo dell'uomo condannato a camminare a piedi per tutta la vita.

Quando anche mi dovessi trovare in aperta opposizione con Buffon, e con tutti i più celebri naturalisti antichi e moderni, nonostante tornerei a ribattere la mia opinione:

– L'uomo non era fatto per andare a piedi! [Ediz. 1987, p. 26 s.]

4. Fra le prime osservazioni attente sulla novità costituita dalla ferrovia e dal treno per il mondo delle nostre reazioni mentali e delle nostre impressioni, ci sono quelle del reverendo inglese Edward Stanley, più tardi vescovo di Norwich, matematico, ornitologo e riformatore, che descrisse la cerimonia inaugurale della linea Liverpool-Manchester sul «Blackwood's Magazine» del novembre 1830, facendo alcune osservazioni molto acute, soprattutto sugli effetti ottici provocati dalla velocità del nuovo mezzo (degne di essere accostate ad alcuni effetti ottici sfruttati più tardi dai primi sperimentatori del linguaggio cinematografico, a cominciare dai Lumière):

C'è un inganno ottico che val la pena di mettere in rilievo. Uno spettatore che osserva l'arrivo della locomotiva, quando questo avviene ad estrema velocità, fa molta fatica a togliersi l'idea che essa non si stia muovendo ma bensì allargando e ingrandendo di misura. Non so come spiegarmi meglio, che facendo riferimento all'ingrandimento di oggetti in una fantasmagoria. All'inizio l'immagine è appena percettibile, ma man mano che si avanza dal punto focale, sembra crescere oltre ogni limite. Così una locomotiva, quando si avvicina, sembra divenire rapidamente ingrandita, come se potesse riempire l'intero spazio fra le scarpate, e assorbire ogni cosa dentro il suo vortice. [Citato in Klingender, Ediz. 1972, pp. 204 s.]²⁵

Fra le prime testimonianze di viaggiatori in treno ci sono quelle di un grosso scrittore, e personaggio d'eccezione, come Victor Hugo, il quale seppe, con la sua sensibilità letteraria, dare espressione alla nuova esperienza, e all'insieme di sensazioni ed emozioni che essa comportava, uscendo dalle facili gabbie ideologiche e dal facile metaforizzare e sforzandosi di descrivere con immagini e parole nuove il nuovo dell'esperienza: i suoni e i rumori colti dall'orecchio, i colori, le forme e i movimenti colti dall'occhio, i ritmi colti dai movimenti esterni delle vetture e da quelli interni del corpo, del respiro, dei battiti del cuore.

Dopo aver compiuto un viaggio in Belgio, sui famosi treni di quel paese, Hugo descrisse le sue impressioni in una lettera alla moglie da Anversa il 22 agosto 1837:

Ho fatto ieri il viaggio da Anversa a Bruxelles e ritorno [...]. La velocità è inaudita. I fiori ai bordi del campo non sono più dei fiori, sono invece delle macchie o meglio dei raggi rossi o bianchi; non ci sono più punti, ma solo dei raggi; i campi di grano sono grandi capigliature bionde; le lucerne sono lunghe trecce verdi; i borghi, i campanili e gli alberi danzano e si mescolano follemente all'orizzonte; di tanto in tanto un'ombra, una forma, uno spettro appare e sparisce come un lampo accanto alla portiera; è una guardia ferroviaria. La sera, al ritorno, cadeva la notte. Ero nella prima vettura. La locomotiva [*le remorqueur*] fiammeggiava davanti a me con un rumore terribile, e grandi raggi rossi, che coloravano gli alberi e le colline, girando con le ruote. [Ediz. 1974, pp. 280 s.]²⁶

Il passo è interessante per la straordinaria sensibilità pittorica, che sembra anticipare esperienze figurative dei decenni successivi.

Un momento emblematico, nella cultura inglese, fu l'esposizione nel

²⁵ Sui rapporti con l'illusionismo cinematografico cfr. J. Paech [1984], [1985] e [1988].

²⁶ Sulla velocità cfr. C. Pichois [1973].

1844 alla Royal Academy di un quadro di William Turner, intitolato *Rain, Steam and Speed (Pioggia vapore e velocità)*, ora alla National Gallery. Il quadro, basato su osservazioni dirette del pittore, fatte affacciandosi al finestrino di un treno, su quella che era allora la più veloce linea ferroviaria inglese, la Great Western, in un giorno di pioggia torrenziale, all'altezza del Maidenhead Bridge sul Tamigi, aveva una straordinaria forza sperimentale e, nel tentativo di cogliere una impressione rapida e passeggera, all'insegna della velocità (e della particolare luminosità provocata dalla mescolanza di pioggia e vapore), esplorava un territorio nuovo per la sensibilità pittorica e figurativa dell'Ottocento, aprendo una strada su cui si incamminarono più tardi tanti pittori impressionisti ed espressionisti, da Monet a Utrillo, da Kandinskij ai futuristi. Il quadro era assai ardito nelle soluzioni tecniche e assai complesso nella struttura figurativa. Oltre al treno sul ponte, che avanza in un turbine di vapori e colori, esso presentava un dettaglio festoso: un gruppo di persone appena abbozzate, stupite e applaudenti al passaggio del treno; e un dettaglio chiaramente allegorico e carico di un suo preciso significato: una lepre, in gara con il treno, come emblema positivo della velocità.

Il quadro di Turner suscitò nel pubblico (e anche in alcuni illustri visitatori della galleria) fascino, spavento e sconcerto. Esso intrigò non poco gli ammiratori dell'arte paesaggistica dell'autore²⁷; fra questi, con significative reazioni, il romanziere inglese William Thackeray e gli scrittori francesi Hyppolite Taine e Théophile Gautier.

Gautier, interpretando a modo suo il quadro, ne diede una descrizione in una chiave di fascino e attrazione perturbante (attribuendo al pittore intenzioni apocalittiche che egli per la verità non aveva). Egli ne scrisse parlando dei *Chants modernes* di Maxime Du Camp:

[...] pensiamo a uno schizzo di Turner che abbiamo visto a Londra, e che rappresentava un convoglio ferroviario lanciato a tutto vapore su un viadotto, in mezzo a un temporale spaventoso. Era un vero cataclisma. Lampi palpitanti, ali come di uccelli di fuoco, confusione di nubi sconvolte dai colpi del fulmine, turbinii di pioggia vaporizzata dal vento; lo si sarebbe detto lo scenario della fine del mondo. In mezzo a tutto questo si contorceva, come la bestia dell'Apocalisse, la locomotiva, con i grandi occhi di vetro rosso spalancati nelle tenebre, trascinandosi dietro, immensa coda, il suo corpo formato da tanti vagoni. Si trattava senza dubbio dello schizzo di una furia arrabbiata, che mescolava e sfumava il cielo e la terra con un colpo di spazzola, una vera stravaganza, ma fatta da un pazzo di genio. [Ediz. 1977, p. 371]²⁸

²⁷ Sui tempi dell'industrializzazione nella pittura, cfr. Klingender [1972].

²⁸ Sull'interpretazione data da Gautier del quadro, non concepito in realtà dall'au-

Il critico inglese John Ruskin, gran sostenitore dell'arte di Turner, su questo quadro, significativamente, tacque.

5. In molti dei testi che hanno come sfondo o come soggetto il mondo della ferrovia, dei treni, delle stazioni ferroviarie il tessuto assai complesso dei temi e delle immagini e la partitura retorica e formale segnalano una certa problematicità e ambiguità dei messaggi veicolati. Questo è già vero di non pochi dei testi che mi è capitato di citare, anche di quelli ideologicamente più schierati. Ancora più è vero per gran parte delle rielaborazioni letterarie, pittoriche (e poi, via via, anche cinematografiche) di questa tematica.

Un paio d'anni dopo l'esposizione del quadro ricordato di Turner (che aveva esso stesso una notevole ambiguità di significati), il maggior scrittore inglese del tempo, Charles Dickens, usò il mondo ferroviario come sfondo del suo romanzo *Dombey and Son* (*Dombey e Figlio*), pubblicato fra il 1846 e il 1848. Dickens ebbe, come vedremo, un rapporto molto intenso e tormentato, anche di tipo biografico, con la ferrovia e con le altre invenzioni tecniche della modernità. È anzi interessante osservare come l'esperienza e la tematica ferroviaria abbiano avuto una parte così rilevante, nella vita e nella scrittura, dei massimi scrittori dell'Ottocento: Dickens, Tolstoj, Zola. Nella vita di Dickens, come racconta il suo più autorevole biografo, Peter Ackroyd, (1990, soprattutto pp. 958-64) ci fu addirittura, nei suoi ultimi anni, un terribile incidente ferroviario, che lasciò lo scrittore profondamente scosso, colpito da un oscuro male nervoso. Nel giugno 1865, mentre egli viaggiava su un treno inglese, in una carrozza di prima classe, insieme con la signora Nelly Ternan, a cui era legato da una relazione segreta²⁹, di ritorno da Parigi, il treno deragliò su un ponte e gran parte delle carrozze precipitarono rovinosamente sul greto di un fiume. Dickens, rimasto illeso nell'ultima carrozza del convoglio, uscì dal finestrino, mise in salvo i compagni di scompartimento, e armato di una bottiglia di whisky e del suo cappello pieno d'acqua scese sul greto del fiume a portar soccorso ai feriti e ricomporre i morti, in una scena apocalittica che lo impressionò a lungo e fortemente³⁰.

tore con spirito apocalittico, cfr. J. Gage [1972], [1973], [1987]. Sui significati profondi degli effetti di incompiutezza nei paesaggi di Turner, cfr. G. Deleuze - F. Guattari [ediz. 1975].

²⁹ Su questo argomento cfr. C. Tomalin [1990].

³⁰ Una testimonianza interessante del rapporto fra Dickens e l'immaginario ferroviario è data dal numero speciale da lui curato, sotto forma di strenna, nel dicembre 1866, intitolato *Mugby Junction*. Oltre al racconto *The Signal Man*, il volume comprende altri pezzi ferroviari di Dickens e di altri collaboratori. Una traduzione italiana parziale è quel-

In *Dombey and Son* si registra il primo ingresso importante della tematica ferroviaria nel mondo della narrativa dell'Ottocento. Dickens rappresenta con un sentimento misto di fascino e orrore l'effetto sconvolgente che la costruzione delle linee ferroviarie, con i tunnel, gli scavi, i terrapieni, le massicciate, stava avendo sul paesaggio della Londra vittoriana. Una descrizione minuziosa, per esempio, dello sconvolgimento portato dai lavori di scavo a Camden Town, oltre la stazione di Euston, sulla linea per Birmingham – una descrizione minutissima di quello che appare come un terremoto, un ammasso disordinato e incomprensibile di cose alla rinfusa, un correlativo oggettivo paradossale degli effetti della modernità – si chiude, nel romanzo, con una nota fortemente ironica:

In breve, la linea ferroviaria, non ancora finita e inaugurata, era in corso di allestimento; e, dal cuore stesso di questo spaventoso disordine, essa si allontanava tranquillamente, verso il suo itinerario potente di civiltà e di progresso. [Ediz. 1987, p. 63]

Il mondo ferroviario non fa solamente da sfondo ad alcune parti del romanzo, ma entra a far parte del tessuto narrativo delle vicende, del destino di alcuni personaggi, della partitura semantica e simbolica del testo. Uno dei personaggi, l'umile e gioviale Mr. Toodle, faccia di mela e cuore d'oro, fa di mestiere il fuochista su una locomotiva. In una scena centrale del romanzo, quando il signor Dombey, tragicamente colpito dalla perdita del figlio, arriva alla stazione per mettersi in treno insieme con il maggiore Bagstock, viene avvicinato sul marciapiede dal fuochista Toodle in divisa, tutto sporco di carbone e con le scorie tra i baffi, che si gira fra le mani il berretto, sul quale, con grande sorpresa e irritazione del signor Dombey, è attaccato un nastro nero, in segno di lutto, evidentemente, per la morte del piccolo Paul, il figlio di Dombey di cui la moglie di Toodle è stata la balia.

Seduto nello scompartimento del treno, immerso nella sua amara e cupa disperazione, mentre gli oggetti passano velocemente fuori dal finestrino, il signor Dombey si abbandona al convoglio dei suoi pensieri; abbiamo qui, con un notevole anticipo (e sia pure in forme retoricamente ancora tradizionali) un monologo interiore, simile a quello che più tardi verrà utilizzato da Tolstoj per rappresentare il flusso dei pensieri di Anna Karenina. È interessante che in questi esempi di monologo inte-

la di Rossana Bonadei [ediz. 1991]. Altri testi ferroviari raccolti da Dickens nelle sue riviste e strenne «Household Words» e «All the Year Round» in E. Mengel (a cura di) [1989]. Su Dickens e l'immaginario moderno: Sabbadini [1980].

riore, anticipatori dei successivi esperimenti di *stream of consciousness* (quelli di Joyce, Virginia Woolf e molti altri), un supporto importante, allo scorrere libero e incontrollato dei pensieri, lo offrì il viaggio ferroviario, con il ritmo delle ruote della carrozza, il paesaggio che passa cinematograficamente oltre il finestrino, lo stato di immobile e sognante sonnolenza in cui i passeggeri cadono nei loro scompartimenti. È quanto accade al signor Dombey:

Dunque! dai più elevati ai più umili, tra i familiari e gli estranei, da Florence nella sua grande casa a quel rozzo zoticone in quel momento impegnato ad alimentare il fuoco che fumava davanti a loro, ciascuno avanzava una qualche pretesa ad avere una parte del suo bambino morto ed entrava in gara con lui! [...]

E pensare che quell'individuo presuntuoso che viaggiava là davanti a loro, frugando fra i carboni e la cenere, portava quel segno di lutto! Pensare che egli osava, con un'esibizione così comune come quella, partecipare al cimento e al disappunto del cuore segreto di un gentiluomo superbo! Pensare che quel figlio perduto, destinato a dividere con lui le ricchezze, i progetti, il potere, a formare con lui una stretta alleanza permettendogli così di chiudere fuori casa tutto il mondo dietro a una doppia porta di oro massiccio, sparendo aveva lasciato invece entrare tutto quel branco di gente che veniva a insultarlo con la consapevolezza delle sue speranze sconfitte e il vanto e la pretesa di condividere i suoi sentimenti, così remoti dai loro, se non addirittura di insinuarsi nel luogo stesso dove egli, solo, avrebbe potuto signoreggiare tali sentimenti!

Non provò né piacere né sollievo nel viaggio. Torturato da quei pensieri, portava con sé l'esperienza della monotonia, frammezzo al paesaggio che scorreva veloce e scivolava via a precipizio, non in un paese ricco e variato, ma in un deserto selvaggio di pianure infeconde e di gelosie tormentose. La velocità stessa con cui il treno veniva spinto vorticosamente in avanti scimmiettava il corso rapido della giovane vita trascinata continuamente e inesorabilmente verso la fine a lei destinata. La potenza che spingeva se stessa sul percorso d'acciaio – ed era anche il percorso di lui – sfidando qualsiasi sentiero o strada, perforando il cuore stesso di ogni ostacolo, e trascinandosi dietro creature viventi di ogni classe, età e grado, era l'archetipo del mostro trionfante, la Morte.

Via, con un urlo, e un rombo, e uno sferragliamento [*a shriek, and a roar, and a rattle*], dalla città, scavando cunicoli fra le abitazioni degli uomini e riempiendo di rimbombi le strade, balenando per un momento sui prati, aprendo buchi nella terra umida, sparendo con un tuono nel buio e nell'aria pesante e poi di nuovo sbucando fuori nella luce del sole, accecante e vasta; via, con un urlo, e un rombo, e un rumore sferragliante, attraverso i campi, attraverso i boschi, attraverso le messi, attraverso il fieno, attraverso le pietre calcaree, attraverso il terriccio molle, attraverso l'argilla, attraverso la roccia. Fra og-

getti vicinissimi e quasi a portata di mano, sempre in fuga di fronte al viaggiatore, e una ingannevole distanza che pur sempre lentamente si muoveva dentro di lui: quasi seguendo il percorso del mostro spietato, la Morte!

Traverso il burrone, sull'altura, lungo la landa, lungo il frutteto, lungo il parco, lungo il giardino, sopra il canale, traverso il fiume, dove le pecore brucano, dove il mulino gira, dove la chiatta galleggia, dove i morti giacciono, dove la ciminiera fuma, dove il ruscello scorre, dove il villaggio si raccoglie, dove la grande cattedrale si erge, dove la brughiera desolata si stende, e la brezza selvatica la spiana o la increspa a piacimento; via, con un urlo, e un rombo, e uno sferragliamento, senza lasciarsi dietro altra traccia che polvere e vapore: quasi seguendo il percorso del mostro spietato, la Morte!

Prendendo di petto il vento e la luce, la pioggia e il sereno, via, e sempre via, esso rotola e romba, fiero e veloce, tranquillo e sicuro, e grandi opere o ponti massicci che passano sopra il percorso lasciano cadere un'ombra larga pochi centimetri, sull'occhio, e poi svaniscono. Via, e sempre via; avanti, e sempre avanti: brevi lampi di casette di campagna, case, palazzi, ricche tenute, lavori agricoli e di artigianato, gente, vecchie strade e antichi sentieri che sembrano, mentre li si lascia indietro, abbandonati, piccoli e insignificanti; e tali essi sono, e che altro c'è se non questi lampi nel percorso del mostro indomabile, la Morte!

Via, con un urlo, e un rombo, e uno sferragliamento, sprofondando di nuovo nella terra, e aprendosi il cammino con una tale tempesta di energia e perseveranza, che in mezzo al buio e al turbinio il movimento sembra di nuovo rovesciato, e rivolto furiosamente all'indietro, finché un raggio di luce sul muro umidiccio ne rivela la superficie che scorre volando come un torrente feroce. Via ancora una volta nella luce del giorno, con un grido stridulo di esultanza, rombando, sferragliando, lacerando, respingendo indietro ogni cosa con il fiato nerastro, talvolta fermandosi per un istante dove c'è una folla di visi, che in un istante non sono più lì; talvolta ingollando avidamente dell'acqua, ma poi di nuovo, ancor prima che la cannella a cui ha bevuto abbia smesso di sgocciolare per terra, corre urlando, rombando, sferragliando traverso la purpurea distanza!

Forte e ancor più forte ancora esso urla e grida mentre tocca, fiaccando ogni resistenza, la meta: e ora la sua via, proprio come la via della Morte, è disseminata densamente di ceneri. Tutto attorno è annerito. Ci sono pozze nere di acqua, viottoli fangosi, e miserabili casupole laggiù. Ci sono muri decrepiti e case cadenti vicino, e traverso i tetti sfasciati e le finestre rotte, si vedono stanze squallide, dove la miseria e la febbre si nascondono prendendo squallide forme, e fumo e abbaini affollati, camini storti, deformazioni di mattoni e di malta, racchiudenti deformazioni di mente e di corpo, ostruiscono la tenebrosa distanza. Dombey guarda attraverso il finestrino della carrozza, e non pensa neppure per un momento che il mostro che l'ha portato lì ha semplicemente fatto entrare la luce del giorno in quella realtà, non l'ha né fatta né causata. Era la fine appropriata di quel viaggio, e avrebbe potuto essere la fine di ogni cosa: era tutto così disastroso e desolato.

E pure, proseguendo quell'unico corso di pensieri, egli aveva sempre davanti a sé il mostro instancabile. Ogni cosa appariva nera, e fredda, e mortalmente opprimente su di lui, e lui sulle cose. Trovava in tutto lì attorno una somiglianza con la sua sventura. C'era un sentimento spietato di trionfo che lo circondava, che lo tormentava e lo feriva nel suo orgoglio e nella sua gelosia, qualsiasi forma prendesse: più di ogni altra cosa quando pretendeva di dividere con lui l'amore e la memoria del figlio perduto. [Ediz. 1987, pp. 279-82]

Non fa meraviglia, dentro una simile simbologia funebre, il fatto che, in questo romanzo di Dickens, il personaggio del *villain* James Carker, messo davanti alle sue responsabilità, cada alla fine, con sottile ironia narrativa, sotto le ruote di un treno e inauguri così la storia delle tante morti sotto il treno dei personaggi di romanzo della narrativa europea dell'Ottocento³¹.

Pochi anni più tardi lo stesso Dickens, in un pezzo di giornalismo di colore, scritto in occasione di un viaggio in treno fra Londra e Parigi, compiuto nel 1851 in sole 11 ore, esaltò la South Eastern Railway per «aver realizzato le Mille e una notte in questi nostri giorni così prosaici» e scrisse alcune pagine che ricordano sia le parole di Hugo sia il quadro di Turner:

La campanella! Con tutto il mio cuore! A *me* non richiede neppure di far lo sforzo di sbattere lievemente le ali. Un'altra cosa sbuffa per me, un'altra urla (*shrieks*) per me, un'altra ancora proclama a tutto il mondo che farà bene a non mettersi sulla mia strada, – e via si parte.

[...] Qui siamo – no voglio dire che eravamo, perché il luogo è sparito in distanza – la Bermondsey dove abitano i tintori. Un lampo! Le operazioni portuali sul Tamigi sono sparite [...]. Uizz! Mucchi di polvere, orti e terreni abbandonati. Uno scricchiolio! La stazione di New Cross. Uno sbalzo! Ecco eravamo a Croydon. Brrr! Il tunnel.

Mi domando come mai quando chiudo gli occhi in un tunnel comincio ad avere l'impressione di andare alla velocità dell'Espresso, ma all'indietro. Ora sto proprio ritornando a Londra. L'incantatrice [una signora francese, che siede nello stesso scompartimento di Dickens] deve avere dimenticato qualcosa e fatto fare marcia indietro alla locomotiva. No! Dopo un lungo tratto buio, appaiono delle sparse pallide strisce di luce. Sto sempre volando verso Folkestone. Le strisce aumentano d'intensità – divengono continue – diven-

³¹ È interessante che il frontespizio in stile rossettiano disegnato, in una delle prime edizioni, da Phiz (e riprodotto nell'*Oxford Illustrated Dickens* [ediz. 1987], presenti, in un turbinio di personaggi, anche l'immagine della locomotiva, decisamente personificata e con i fanali come occhi umani, mentre travolge James Carker.

tano il fantasma di un giorno di luce – diventano il giorno vivente – sono divenute, voglio dire – il tunnel è ormai miglia e miglia lontano e ora voliamo attraverso la luce del sole, in mezzo alle messi mature e al luppolo del Kent. [...]

Bang! Abbiamo lasciato un'altra stazione dietro a noi, e voliamo incuranti. Ogni cosa vola. Gli orti di luppolo girano con grazia verso di me, presentando dei viali regolari di luppolo in rapida fuga, poi scompaiono turbinando. Così fanno gli stagni e le giuncaie, i cumuli di fieno, le pecore, il trifoglio in fioritura delizioso alla vista e all'odorato, i covoni di frumento, gli orticelli di ciliegi, i pomai, i mietitori, gli spigolatori, le siepi, i cancelli, i campi che si assottigliano in piccoli recinti ad angolo, le casette, i giardini, qua e là una chiesa. [Ediz. 1900, pp. 347 s.]

Una quindicina d'anni più tardi, viaggiando su quella stessa linea, in direzione inversa, Dickens ebbe l'incidente gravissimo che confermò in lui tutte le ragioni di timore e di prevenzione verso il nuovo mezzo.

Vedremo, dopo l'esempio del *Dombey and Son* di Dickens, altri casi e altre storie nelle quali la ferrovia e il treno hanno un ruolo non solo di sfondo, ma addirittura di protagonista, di elemento dinamico che contribuisce a strutturare il mondo rappresentato e a determinare i destini dei personaggi.

Quel che mi preme sin da ora osservare è che, con il passare degli anni e il graduale addomesticamento della sensibilità collettiva di fronte al nuovo paesaggio industriale e ferroviario, il lavoro di mediazione svolto dalla letteratura, negli scritti autobiografici, nelle opere narrative, nelle espressioni liriche, diventò predominante.

Quella di agire come elemento mediatore e di compromesso è, come è noto, una delle funzioni più importanti che svolge la letteratura, anche la letteratura più alta, produttrice di testi dalla forte pregnanza semantica e dalla più creativa e significativa tensione interna. Agli elementi di scavo e conoscenza del reale si accompagnano sempre, nell'universo testuale letterario, elementi di sublimazione consolatoria e di addolcimento estetico.

L'immaginario culturale e letterario dell'Ottocento e Novecento ha costruito tutta una serie di elaborazioni e pratiche, tematiche e metaforiche, che hanno agito sostanzialmente da mediazione fra i due estremi apparentemente inconciliabili della reazione ideologica all'irruzione del treno e della ferrovia nel mondo sociale e individuale: l'accettazione entusiastica e l'esaltazione dei valori progressivi della nuova invenzione da una parte, la denuncia preoccupata degli effetti che essa aveva sul paesaggio sociale e sulla sensibilità individuale dall'altra parte.

Schematizzando, si possono indicare alcune delle pratiche più diffuse

con cui la letteratura ha elaborato le sue formazioni di compromesso:

a) l'utilizzo dello sfondo ferroviario e delle immagini legate a treni, ferrovie e stazioni per esprimere i temi del perturbante e dar forma al modo fantastico.

b) l'assorbimento della tematica dei treni e delle ferrovie, e il superamento dei due poli di connotazione contrapposti, entro l'esplorazione ampia, minuziosa e psicologicamente analitica della nuova realtà individuale e sociale e dei nuovi modi della percezione in molta lirica del secondo Ottocento, in opere memorialistiche che colorano i turbamenti e gli avvenimenti scioccanti del passato con il velo del sorriso e della nostalgia e rievocano l'atmosfera eccitante delle stazioni, l'emozionante coinvolgimento dei sensi nell'avventura ferroviaria, l'importanza dei viaggi infantili nei depositi della memoria, il significato delle visioni fuggevoli di paesi e paesaggi dal finestrino, in opere più apertamente narrative, sia di tono alto che di tono più basso e a destinazione popolare, per arrivare al romanzo realista e a quello simbolista.

c) l'addomesticamento della tematica del treno e dei suoi possibili significati alienanti operato dalla letteratura per l'infanzia, con le procedure classiche della miniaturizzazione, della personificazione e conversione teromorfica, della riproduzione di situazioni, vicende e protagonisti sotto forma di gioco.

d) l'uso metaforico e simbolico del viaggio in ferrovia, del sistema degli scambi, dei rituali della partenza e dell'arrivo, degli incontri brevi nello scompartimento o nell'atrio della stazione per esprimere la condizione esistenziale dell'uomo moderno.

6. Il mondo dei treni e delle ferrovie non ha suggerito soltanto temi e campi metaforici all'immaginario letterario. Esso ha anche offerto modelli strutturali nuovi ai procedimenti della narrazione. L'abbondanza stessa straordinaria di romanzi e racconti prodotti nell'Ottocento e Novecento e aventi come ambientazione il viaggio ferroviario, l'incidente ferroviario, l'incontro in uno scompartimento, la notte passata in vagone letto, dimostra che l'interesse degli scrittori per questo tipo di storie non fu mai casuale ed estrinseco.

Credo che esso fornisca anche, al racconto e al romanzo moderno, un nuovo modello di organizzazione narrativa, un supporto per l'ordinamento formale e seriale (il *montaggio*) delle vicende e delle situazioni narrative. In questo esso si sostituisce o affianca ad altri modelli di organizzazione narrativa utilizzati dalla tradizione letteraria occidentale. Penso, per esempio, agli spostamenti sul mare delle narrazioni omerica e virgiliana, alle stazioni sul Calvario della narrazione evangelica, alle sale di ca-

stelli o piazze di città della narrazione di Boccaccio e dei suoi imitatori, alla strada e all'osteria della narrazione picaresca, alla carrozza, al salotto e al giardino del romanzo sentimentale o d'avventura, al campo di battaglia, alla sala da ballo, al palco di teatro del romanzo di formazione, ai bassifondi e ai ventri oscuri delle metropoli tentacolari del romanzo naturalista, alle automobili e ai veicoli spaziali di tanto romanzo contemporaneo.

Credo che, nell'analizzare un romanzo o un racconto in cui il treno o la ferrovia non si limitino a fornire uno sfondo o a suggerire un tema, ma diventino parte funzionale e strutturante del racconto, vada attentamente considerata la particolare costituzione del treno e del sistema ferroviario. Indico solo alcuni di questi elementi strutturali: il carattere seriale, componibile e scomponibile, del convoglio ferroviario; la presenza di una locomotiva che trascina e di una serie di vagoni che vengono trascinati; la presenza di alcuni vagoni specializzati: il *tender*, il vagone postale, il bagagliaio, il vagone ristorante, il vagone letto, perfino in alcuni casi il vagone cappella³² (quindi, la possibilità, da parte del treno, di assorbire in sé molte funzioni, e quasi raccogliere, in modo seriale, gli elementi fondamentali di un insediamento umano: la locanda, l'osteria, la chiesa, l'ufficio postale, la banca, la stazione di posta, ecc. ecc.); la divisione interna dei vagoni, con gli scompartimenti, i corridoi, ecc. ecc.; la particolare altezza a cui sono posti i finestrini, attraverso cui il paesaggio scorre velocemente all'indietro ed è visto su diverse prospettive e sempre da un'angolatura abbastanza alta; il rumore ritmico delle ruote determinato dalle connessioni fra i binari; la simbologia complessa della segnaletica e la complicata ritualità a cui devono attenersi il personale di macchina, il personale viaggiante e i viaggiatori stessi; il percorso fisso e predeterminato del treno (con curve, rettilinei, scambi, smistamenti); la presenza di tappe fisse e predefinite di ogni viaggio, le stazioni, che si presentano come strutture appositamente attrezzate per la partenza e l'arrivo dei viaggiatori, il deposito dei bagagli, l'attesa, il ristoro, ecc. ecc.; il rapporto fra treno e telegrafo, i cui pali scorrono generalmente lungo la linea ferroviaria; ecc. ecc.

³² È quanto avvenne nella Russia zarista: per superare l'avversione al viaggio in treno di molte autorità religiose, che temevano la perdita della fede con il nuovo mezzo e l'abbandono della pratica tradizionale del pellegrinaggio ai monasteri e ai luoghi pii, le autorità ferroviarie studiarono percorsi che toccavano i principali monasteri, appesero icone nelle stazioni e costruirono carrozze ferroviarie apposite, attrezzate per il culto, con in cima una campana e una croce.

Thoreau e il fischio lacerante del mostro d'acciaio

Gli scrittori trascendentalisti americani Emerson e Thoreau, pur essendo abbastanza lontani e appartati, hanno contribuito in modo notevole e originale alla tradizione culturale e letteraria che ha considerato l'avvento della locomotiva e del treno come evento negativo e minaccioso, espressione simbolica di una pericolosa modernità. Leo Marx [1964 e 1988] ha dedicato pagine illuminanti a questo importante episodio della storia culturale americana. Negli studi di Marx e di altri sull'argomento viene citata un'annotazione del diario di Emerson, datata 1842, nella quale è precocemente denunciato l'aspetto sgradevole e minaccioso del fischio della locomotiva. Da questa pagina risulta fin troppo chiaramente quale fosse l'atteggiamento dei trascendentalisti di Concord rispetto alla novità tecnologica ed economico-sociale rappresentata dalla nuova ferrovia che collegava la cittadina con Boston:

Sento il fischio della locomotiva nei boschi. Dovunque arriva quella musica si porta dietro un seguito. È la voce della civiltà del diciannovesimo secolo che dice: «Eccomi qui». È una voce interrogativa, e profetica, e questa Cassandra viene creduta: «Fif! Fif! Fif! Come sono i terreni fabbricabili qui fra le paludi e i luoghi selvaggi? Su, partiamo per Boston! Fif! Fif!... La prossima luna su questo pascolo una dozzina di case piantata sarà, e presto un villaggio a esse seguirà». [Ediz. 1909-14, VI, p. 322]

E tuttavia, se si vanno a leggere i testi da vicino, le cose non appaiono poi così semplici. Nel grande capitolo, per esempio, che Henry David Thoreau ha dedicato, nel suo *Walden* (1854)¹, all'irruzione del treno nel luogo simbolico e utopico del suo ritiro dal mondo, il Walden Pond, il modo di scrittura dell'ironia, che viene usato nel discorso, accanto ai modi della descrizione minuta dei fenomeni naturali e della meditazione fi-

¹ Ho letto *Walden* nell'ed. inglese [1950] e in quella italiana a cura di P. Sanavio [1988]: da qui le citazioni, ma la traduzione è stata qua e là corretta. Nelle citazioni indico, fra parentesi quadre, prima le pagine dell'edizione americana, poi di quella italiana.

losofica astratta o moraleggiante, rende i significati della pagina assai più complessi e plurivalenti di quanto si potrebbe immaginare e fornisce forse una riprova di quanto controverso possa ancor oggi riuscire questo testo classico della letteratura americana, da tanti amato (e riecheggiato), da tanti sottoposto a critiche corrosive.

Walden, come è noto, pur derivando dal diario dell'esperienza compiuta da Thoreau, quando si costruì una capanna sul Walden Pond e andò a viverci da solo per due anni, dal 4 luglio 1845 al 6 settembre 1847, non ha una organizzazione diaristica, ma invece tematica, e rievoca quell'esperienza per blocchi di argomenti e attraverso una fitta rete di connessioni, di rinvii, di corrispondenze sottintese nel testo. La descrizione della ferrovia di Fitchburg e del passaggio dei treni a poca distanza dalla capanna di Thoreau trova luogo, significativamente, in un capitolo intitolato *Suoni* e dedicato a un'ampia rassegna dei suoni e rumori percepiti dall'autore nel corso delle sue giornate, a contatto con la natura.

Punto di partenza, e nucleo organizzatore del sistema di significati e di valori enunciati nel capitolo è, come spesso in Thoreau, un testo letterario, non esplicitamente citato, ma continuamente riecheggiato nelle pagine: l'annotazione appena citata, dal diario di Emerson, sul fischio della locomotiva e sulla sua musica minacciosa, che annuncia l'arrivo della civiltà moderna, dell'inurbamento, della speculazione edilizia.

Il paragrafo che ci interessa, nel gran libro di Thoreau, viene dopo alcune riflessioni sulla speciale lingua che parlano le cose, «senza metafora» (in contrapposizione con le lingue parlate da uomini e libri) e dopo una descrizione, che sarebbe piaciuta a Van Gogh, della capanna di Thoreau e dei suoi pochi mobili (in particolare del momento in cui, per pulire l'impiantito, egli portava fuori il tavolo a tre gambe, con su libri, penna e calamaio, il letto e le sedie e li lasciava per un po' nel bosco, e poi restava a osservare queste cose improvvisamente spiazzate, ma collocate in mezzo agli alberi da cui un tempo le loro forme di legno erano derivate).

A questo punto il poeta si pone alla finestra, in un pomeriggio d'estate. C'è pace tutt'attorno e solo si scorgono, in alto, con una presenza forse carica di elementi simbolici (fierezza, sospensione, minaccia, ma laugurio) alcuni falchi che compiono ampi giri nel cielo. Segue l'elenco di alcuni suoni che giungono dal mondo circostante. L'elenco, che si chiude sorprendentemente con il suono innaturale del treno, è attentamente dosato, e ha connotazioni non univoche. Prima i piccioni selvatici che si muovono veloci in coppie o terzetti, o si posano inquieti sui rami attorno alla casa e danno voce all'aria, e fanno allegramente parlare la natura; poi un falco pescatore che piomba di colpo sulla superficie del lago e cattura un pesce; poi una martora che, con altrettanto decisa cru-

deltà, scivola fuori dalla palude e acchiappa una rana; poi il ramo di una carice che si piega sotto il peso dei doliconici svolazzanti qua e là. Ultimo viene il treno, legato agli altri elementi dell'elenco da una semplice congiunzione, assimilato a essi da un preciso paragone, fra il suo rumore che ora cresce ora svanisce – e che peraltro è definito un *rattle*, come quello dei tamburi, o dei sonagli di un serpente, o della grandine su un tetto – e che fa pensare al verso tambureggiante del maschio della pernice americana (*grouse*), quando corteggia la femmina²:

[...] e nell'ultima mezz'ora ho udito il *ra-ta-ta-ra-ta-ta* dei vagoni ferroviari che portavano i viaggiatori di Boston in campagna, ora morente e ora più forte, come il richiamo d'una pernice. [Ivi, p. 104, p. 179]

Il rumore del treno, osserva Thoreau, fa ormai parte della quotidianità di Concord e anche di Walden. La ferrovia sfiora quasi il suo *pond*, è addirittura la normale via di comunicazione tra lui e il villaggio. (Sappiamo infatti che quel suo moderno eremitaggio era assai particolare: la sua vita solitaria si svolgeva a portata di voce, quasi, del villaggio, e di là gli giungevano il suono delle campane, i rumori del lavoro e della vita sociale; era il contrasto fra due realtà poste quasi in presenza l'una dell'altra e come tali attentamente studiate).

Thoreau lascia per un momento il suo punto di osservazione alla finestra e si rappresenta, osservandosi dal di fuori, con un tocco di sottile autoironia, mentre cammina lungo la ferrovia e offre e riceve saluti e inchini dai ferrovieri e viene scambiato per un addetto ai binari. Il passo è interessante, non solo perché dà improvvisamente al discorso un'intonazione ironica che, come sempre quando viene introdotta questa dimensione retorica in un discorso, rende assai più ambiguo e complicato, e più decisamente conoscitivo, il sistema dei significati, ma anche perché introduce un elemento metaforico e simbolico, che verrà successivamente rielaborato:

La ferrovia di Fitchburg tocca il lago circa cento pertiche più a sud di dove abito. Di solito mi reco al villaggio lungo la sua massicciata, e, per così dire, mi mantengo in contatto con il mondo per mezzo di quel legame. Gli uomini dei treni merci, che fanno e rifanno quella strada, si piegano in un inchino come a una vecchia conoscenza; mi sorpassano tanto spesso che devono prendermi per un impiegato: e in effetti lo sono [*and so I am*]. Vorrei anch'io

² Sulla base di questo modello, nella cultura dell'Ottocento e del Novecento, verranno costruite tante metafore, e anche non poca pubblicità industriale, sui motori di automobile che cantano, che cinguettano come fringuelli, ecc. ecc.

essere un cantoniere ferroviario, in qualche posto della terra [*I too would fain be a track-repairer somewhere in the orbit of the earth*]. [Ivi, p. 105, pp. 179 s.]

Per comprendere questa sorprendente ammissione interiore – *and so I am* – e quell'improvvisa immagine del filosofo moralista come cantoniere e riparatore di binari in un qualche punto dell'orbita del mondo, bisogna tener conto del particolare significato del termine inglese *track*, usato per i binari, che ne sottolinea l'aspetto lineare e orizzontale, di traiettoria diritta che taglia decisa l'intrico degli umani percorsi sulla terra e scompare all'orizzonte, e ancor più della particolare ricchezza di significati che, come abbiamo visto, ha in inglese il termine *train*: è questa ambiguità semantica che consente a Thoreau di collegare l'immagine dei binari ferroviari con quella del movimento dei pianeti.

In ogni caso, subito dopo la descrizione dei suoi rapporti con i ferrovieri lungo la linea ferroviaria, egli torna alla contemplazione e alla descrizione dei suoni che giungono alle sue orecchie, e svolge un ampio paragrafo sul fischio del treno, riecheggiando le considerazioni di Emerson e mettendo in stretto rapporto il nuovo traffico ferroviario con lo sviluppo economico del paese.

Il fischio della locomotiva penetra nei miei boschi estate e inverno, risuona come il grido di un falco veleggiante sopra l'aia di un contadino, e m'informa che molti irrequieti mercanti di città stanno arrivando entro i confini del villaggio o, dall'altro lato, stanno arrivando gli avventurosi trafficanti di campagna. Quando essi spuntano a un orizzonte, lanciano all'altro l'avvertimento di scansarsi dai binari e il loro grido a volte è così forte che si sente entro i confini di due villaggi. Ecco, arrivano i generi coloniali per voi, gente di campagna; i vostri generi alimentari, concittadini! Nessuno è tanto indipendente, sul suo podere, da poter dire: «Non mi occorre!» E questo è il pagamento per voi! grida il fischio del concittadino. Alberi da legname simili a lunghi arieti lanciati a venti miglia all'ora contro le mura della città e sedie tante quante ne bastano per far sedere tutti gli stanchi e gli oppressi che abitano entro la loro cerchia. Con sì pesante e goffa gentilezza la campagna offre una sedia alla città. Tutte le colline sono spogliate dei mirtilli blu, tutti i prati saccheggianti dei mirtilli rossi, che sono portati in città. Il cotone grezzo sale al Nord, al Sud scendono le stoffe tessute; al Nord s'importa la seta, e si esportano le lanerie nel Sud; al Nord salgono i libri, al Sud scende l'ingegno che serve a scriverli. [Ivi, p. 105, p. 180]

È evidente il tono sarcastico del passo. I falchi, prima minacciosamente presenti alti nel cielo, poi in picchiata a pescare nel lago, ora d'improvviso producono un suono, che si aggiunge a quelli dell'elenco, e risulta

all'orecchio stridente, spiacevole. A esso (e non più al suono della pernice) viene ora assimilato il fischio, anch'esso evidentemente minaccioso, del treno.

L'atteggiamento critico di Emerson e degli altri trascendentalisti verso l'irrequietezza, la scompostezza, l'avidità economica della società moderna viene ripreso da Thoreau in questa pagina vivace di descrizione del mondo dei commerci e degli scambi di prodotti naturali e prodotti lavorati fra città e campagna; con, di nuovo, un accenno alle sedie e poi, con ironia penetrante, un accenno alla formazione della nuova industria culturale: dalla campagna, per il materiale di cui è fatta la carta e per le tipografie qua e là sparse, vengono i libri in città, dalla città scendono in campagna, come turisti e contemplatori delle bellezze campestri, gli scrittori, i *wits*, i begli ingegni che i libri hanno scritto.

E tuttavia il discorso di Thoreau è, in questo frangente, sfumato, ironico, non tagliato seccamente su contrapposizioni ideologiche. Il movimento di treni, di persone e di merci è descritto in una prosa anch'essa assai movimentata, e in ritmi assai intensi. E il mondo dei commerci (cui non era estranea certo né la famiglia di Thoreau né la sua stessa esperienza) non viene tratteggiato in termini tutti negativi.

Viene quindi ripresa, con una nuova ampiezza e con larghe elaborazioni, la metafora del treno che si muove secondo orbite planetarie. La nuova costellazione, venuta a ornare di sé il firmamento della modernità, evoca una religione e una mitologia. L'immagine della coda (*train*) della cometa permette qui la costruzione di una serie di altre immagini, tutte assai potenti, tutte destinate a grande fortuna nell'immaginario metaforico americano e anche europeo collegato con lo sviluppo della ferrovia, delle locomotive infuocate e fumanti, dei vagoni, dei binari e delle stazioni. Il pennacchio del fumo della locomotiva, come la coda di una cometa, diviene un piumaggio sontuoso e colorato; i sussulti, il fragore, i tremolii che provoca nella terra trasformano la macchina in una nuova razza di ippogrifi o di draghi, o in una nuova razza divina di giganti o divinità vulcaniche e infernali, destinata a dominare la terra. Anche qui le connotazioni sono quelle della forza impetuosa, della fierezza barbarica, della cruda, affascinante realtà del ferro e del fuoco: non si tratta, necessariamente, di elementi tutti negativi. Il nuovo Olimpo (come avverrà in tanti testi scritti e figurati, e in marchi di fabbrica, o in immagini pubblicitarie, della modernità) si popola di draghi, chimere, ippogrifi, pavoni dalla coda multicolore, sceglie come propria dimora il cielo, e il fumo e il vapore della macchina disegnano le nuove nubi, vaporose e tempestose, che sorreggono il trono della nuova divinità.

Quando incontro una locomotiva, con la sua fila [*train*] di vagoni che si allontanano, con movimento planetario – o piuttosto come una cometa (che l'osservatore ignora se con quella stessa velocità e in quella stessa direzione essa rivisiterà mai questo sistema solare, dal momento che la sua orbita non sembra una curva che ritorna su se stessa), – con la sua nube di vapore come un vessillo spiegato, che forma ghirlande dorate e argente, come molte di quelle nubi che, simili a piume d'uccello e alte nel cielo, ho visto dispiegare le loro masse alla luce – quasi questo viaggiante semidio, questo radunatore di nubi, volesse, tra breve, prendere il cielo al tramonto per farne una livrea per il proprio seguito; quando sento il cavallo d'acciaio fare risonare le colline del proprio nitrito simile al tuono, scuotendo la terra con il suo piede e soffiando fuoco e fumo dalle narici (che razza di cavallo alato o di ardente dragone metteranno mai nella nuova mitologia?), sembra che la terra abbia avuto ora una razza degna d'abitare. Se tutto fosse veramente come sembra, e se gli uomini avessero soggiogato gli elementi per nobili fini! Se la nube sospesa sulla macchina fosse traspirazione di fatti eroici, o benefica come quella che aleggia sopra i campi del contadino, allora gli elementi e la stessa Natura gioiosamente accompagnerebbero gli uomini nelle loro azioni, e farebbero loro da scorta. [Ivi, pp. 105 s., pp. 180 s.]

Il discorso di Thoreau, a questo punto, ha toccato, nella celebrazione in parte sincera in parte ironica del treno, della locomotiva come eroici protagonisti della nuova civiltà, i toni tipici della retorica del sublime e dell'apocalittico e si è tradotto in una prosa compatta, solennemente ritmata, incalzante.

Seguono due paragrafi in cui alle immagini che abbiamo già incontrato se ne mescolano altre, non tutte positive, ma tutte ugualmente grandiose, soprattutto riguardo alla nuova misura e intensificazione del tempo introdotti dal treno, e allo stravolgimento dei ritmi naturali, dell'alternanza di giorno e notte, della distinzione geografica fra luoghi coltivati e civili e luoghi selvaggi. Il nuovo eroe viene collocato saldamente nei suoi territori: è un corteo celeste³, che si snoda in cielo parallelamente alla fila dei carri che corrono sui binari; e, con ulteriore allargamento delle sue qualità teromorfiche, un cavallo impetuoso e infuocato, che viene descritto mentre suda, o emana vapore, o calma i nervi di acciaio, o cerca il riposo nel sonno. Prendono forma la sua stalla e i suoi stallieri. Ai suoi

³ C'è qui un'eco evidente del titolo di un racconto allegorico di Nathaniel Hawthorne *The Celestial Railroad* (*La ferrovia celeste*), pubblicato nel 1843 (lo si legge in [ediz. 1937], pp. 1070-82), che elabora l'immagine di una ferrovia moderna su cui, in sogno, il narratore-protagonista, come un pellegrino cristiano dei tempi moderni, viaggia in compagnia di un affabile compagno, Mr. Smooth-it away (che altri non è se non il diavolo) dalla Città della Distruzione alla Città Celeste.

attributi di impeto e fierezza si aggiunge la capacità di farsi strada, con lame gigantesche, in mezzo alla neve:

Alla mattina io spio il passaggio dei vagoni con lo stesso sentimento con cui spio il sorgere del sole, che difficilmente è più regolare. Il loro seguito di nubi che si stendono indietro, lontano, e s'innalzano sempre di più verso il cielo mentre i vagoni vanno a Boston, nasconde, per un istante, il sole, e copre d'ombra il mio campo lontano, un corteo celeste [*a celestial train*] accanto al quale il piccolo seguito di vagoni abbarbicati alla terra appare simile alle penne con cui viene decorata una lancia. Lo stalliere del cavallo d'acciaio era in piedi di buon'ora, questa mattina d'inverno, alla luce delle stelle tra le montagne, per foraggiare e bardare il suo destriero. Anche il fuoco fu svegliato di buon'ora, per immettere nella bestia il calore vitale e farla partire. Fosse l'impresa tanto innocua quanto è mattiniera! Se la neve è alta, gli legano ai piedi le racchette con una correggia, e con un aratro gigante scavano dalla montagna al mare un solco; nel quale i vagoni, come una macchina da semina, spargono nella campagna, a mo' di sementi, tutti gli uomini infaticabili e le merci fluttuanti. Tutto il giorno vola il destriero di fuoco, sulla campagna, fermandosi solo quel tanto che basta perché il suo cavaliere si riposi, e a mezzanotte io sono svegliato dal suo scalpitio e dal suo nitrito sprezzante, quando, in qualche remota valle nei boschi, egli affronta gli elementi racchiusi nel ghiaccio e nella neve: e raggiungerà il suo stallo solo con la stella del mattino, per iniziare da capo i suoi viaggi, senza sonno o riposo. O forse, a sera, lo odo nel suo stallo che soffia fuori l'energia superflua della giornata per calmarsi i nervi e raffreddarsi fegato e cervello, per qualche ora di ferreo riposo. Fosse l'impresa altrettanto eroica e illustre quanto è assidua e infaticabile!

Lontano, attraverso i boschi solitari, ai confini dei paesi, dove un tempo, di giorno, penetrava solo il cacciatore, nella notte più fonda sfrecciano questi salotti scintillanti, senza che quelli che li abitano se ne rendano conto. Si fermano ora in qualche stazione illuminata di paese o di città, dove è raccolta una folla elegante, ora ai bordi della Palude degli orrori, dove spaventano la civetta e la volpe. La partenza e l'arrivo dei vagoni segnano ora, nel villaggio, le epoche del giorno. Vanno e vengono con tale rapidità e precisione, e il loro fischio può essere udito tanto lontano, che i contadini regolano i loro orologi su di essi, e così una sola perfetta istituzione regola un intero paese. Non sono forse gli uomini più puntuali, da quando è stata introdotta la ferrovia? Non parlano e pensano con maggiore rapidità, alla stazione ferroviaria, di quanto non facessero prima alla stazione di posta? Nell'atmosfera del primo di questi due luoghi c'è qualcosa di elettrizzante. Sono stupito dei miracoli che la ferrovia opera: alcuni dei miei vicini, che io avrei giurato, una volta per tutte, non sarebbero mai giunti a Boston con mezzo così rapido, sono invece pronti alla partenza quando suona la campana. Ora la parola d'ordine è: «Fare le cose a tutto vapore»; ed è un buon impiego del nostro tempo l'essere così frequentemente e sinceramente avvertiti, da qualsiasi istituzione di potere, di lasciar liberi i binari del loro cammino. In questi casi nessuno si ferma

a leggere gli articoli di legge contro le sommosse né a sparare sopra le teste della folla. Abbiamo costruito un fato, un *Atropos* (sia questo il nome della vostra macchina) che mai si sposta dal suo cammino. La gente è avvertita che a una certa ora e a un certo minuto queste saette saranno scagliate verso un determinato punto cardinale; tutto questo tuttavia non interferisce con gli affari di nessuno, e i bambini vanno a scuola seguendo il binario non occupato. Per merito della ferrovia viviamo una vita più regolare. Siamo tutti educati a essere figli di Guglielmo Tell. L'aria è piena di saette invisibili. Ogni sentiero è quello del fato – meno il vostro. Tenetevi, perciò, attentamente sul vostro binario. [Ivi, pp. 106 s., pp. 182 s.]

Il discorso di Thoreau, girando e rigirando attorno all'immagine del treno e al suono del suo fischio, ha pian piano costruito una rappresentazione della modernità. È una rappresentazione complessa e contraddittoria. Il mondo dei commerci (sul quale tornerà presto a discorrere abbastanza a lungo, con ammirazione e sospetto) ha trovato un suo dominatore simbolico; la vita delle città, e anche dei piccoli villaggi, è cambiata; un nuovo avvenimento quotidiano, più regolare delle passeggiate di Immanuel Kant nelle strade della sua città filosofica, regola il tempo e su di esso i cittadini regolano i loro orologi, misurano il proprio lavoro e la propria puntualità. C'è, nella gente, una nuova determinazione, una volontà di collegare propositi ed esiti con linee diritte, che evidentemente è modellata sulla linearità dei percorsi della ferrovia e sulla regolarità dei viaggi e delle tappe del treno. Ecco che allora si fa spazio, nella rappresentazione di Thoreau, anche l'immagine negativa del rischio, e della determinatezza del destino e della morte. A questo fine servono le immagini della freccia di Guglielmo Tell e quella della Parca, e proprio di Atropo, quella delle tre che ha il compito di troncare di netto il filo della vita.

Riprende, lentamente, l'elenco dei rumori della natura. L'immaginario romantico fornisce, per la rappresentazione di una natura tanto vitalmente ricca e tanto panteisticamente animata, la metafora della vibrazione di una lira universale, o di un'arpa eolia. Si fanno strada, fra gli uccelli, quelli notturni – i gufi, le civette – che annunciano vaghezze, inquietudini crepuscolari e il buio delle tenebre. Di notte, nell'acuirsi dei sensi, giungono i suoni dei carri lontani, dei cani, delle rane. La mattina presto s'alza, nelle fattorie e nei paesi, regolare, il canto del gallo, esotico (come la sua lontana origine indiana) e al tempo stesso familiare. Ma Thoreau non lo sente: egli vive lontano, nei boschi.

Messaggi perturbanti dell'arpa sonora: da Dickens a Pascoli

Il critico americano Meyer H. Abrams ha attirato l'attenzione, in uno studio fondamentale [1960], sull'importanza centrale che l'immagine dell'arpa eolia e il tema e la metafora del vento hanno avuto per i poeti romantici. Nella loro poesia quell'immagine e quei temi erano strettamente collegati con la concezione del paesaggio e della natura e con quella dell'ispirazione spontanea e quasi misteriosa della poesia. Gli esempi portati da Abrams vengono quasi tutti da poeti romantici inglesi: Coleridge, Wordsworth, Shelley, Byron. Egli ha scritto:

Il fatto stesso che la poesia di Coleridge, Wordsworth, Shelley e Byron sia così intensamente ventilata è di per sé significativo; ma ancor più sorprendente è che molto spesso, nelle liriche maggiori, il vento non è solo una proprietà del paesaggio, ma un veicolo di cambiamenti profondi nella mente del poeta. L'alzarsi del vento, di solito associato con la transizione esterna dall'inverno alla primavera, viene messo in rapporto con un complicato processo soggettivo: il ritorno a un senso di comunità dopo l'isolamento, il rinnovamento della vita e del vigore emotivo dopo un'esperienza di apatia e torpore mortale, e uno scoppio di potenza creativa dopo un periodo di sterilità dell'immaginazione [...].

Nella poesia romantica la lira di Apollo venne spesso sostituita dalla lira eolia, la cui musica è prodotta non dall'arte, umana o divina, ma da una forza della natura. L'uomo poetico – dice Shelley con una dichiarazione che si trova molto simile in Coleridge e Wordsworth – è uno strumento che riceve impressioni allo stesso modo che un vento continuamente mutevole soffia su una lira eolia, traendone con il suo movimento una melodia continuamente mutevole¹. L'arpa sonora fornisce ai romantici un'analogia persistente dell'anima poetica, una mediazione figurata fra i movimenti esteriori e le emozioni interiori. Si può forse ritenere che, senza questo strumento-giocattolo del Settecento, i poeti romantici sarebbero stati privi di un modello concettuale per rappresentarsi il modo in cui l'anima e la fantasia rispondono al ven-

¹ La dichiarazione di Shelley si legge in *A Defence of Poetry, Literary and Philosophical Criticism* [1909], p. 121.

to, con la conseguenza che alcuni dei loro passi più caratteristici sarebbero stati, in un senso letterale, inconcepibili [...].

Prese una a una, singolarmente, le equivalenze fra brezza, respiro, alito e anima, respirazione e ispirazione, rianimazione della natura e dello spirito, non sono peculiari del romanticismo né in alcun modo recenti. Sono tutte più antiche di qualsiasi memoria storica, sono componenti costitutive delle lingue antiche, largamente correnti nel mito e nel folklore e su di esse si basano alcuni dei grandi luoghi comuni della nostra tradizione religiosa [...]. E tuttavia quella della corrispondenza simbolica del vento [...] può essere considerata un'immagine tipica, o icona romantica. [1960, pp. 37-52]

L'analogia fra l'ispirazione poetica, la vita della natura e l'arpa eolia, suggerita dall'invenzione, avvenuta nel Settecento, di questo curioso strumento musicale suonato dal vento, non è esclusiva dei poeti inglesi studiati da Abrams, è anzi diffusa in gran parte d'Europa. La letteratura tedesca, nel Settecento pietistico, comincia a popolarsi di arpe bibliche (o angeliche) e di lire neoclassiche; a queste si affiancano, con il diffondersi della sensibilità romantica, le arpe eolie. In un romanzo di Jean Paul, *Titan* (1800-1803) viene descritto il giardino di Lilar, ideato e abitato dal pastore luterano pietista Philip Jakob Spener, e in quel giardino ci sono, fra le altre meraviglie, un'arpa eolia e un armonium ad acqua.

Dalla Germania l'immagine si diffuse in tutta Europa. Tramite fondamentale fu, come al solito, Madame de Staël. Nel suo fortunatissimo romanzo *Corinne ou l'Italie* (1807), in un celebre episodio, il protagonista Osvoldo, passeggiando con la poetessa Corinne nel giardino della villa di Tivoli, e cioè in un tipico luogo dell'immaginario romantico,

[...] s'accorse che il soffio del vento aveva un suono armonioso e spandeva nell'aria accordi che pareva derivassero dall'ondeggiar dei fiori, dall'agitarsi degli alberi e prestassero una voce alla natura. Corinna gli disse che il vento faceva risuonare delle arpe eolie, ch'ella aveva collocato in alcune grotte del giardino, per riempire l'atmosfera non meno di suoni che di profumi. [1838, II, p. 582]

La poesia francese, a cominciare da Lamartine, ospitò frequentemente immagini di arpe eolie. Ciò non avvenne, invece, nella poesia italiana, anche se essa fu «ventilata» la sua parte (si pensi a Leopardi). La cosa si spiega sia per il carattere complessivamente meno romantico della nostra tradizione, sia, probabilmente, per un'altra ragione: Foscolo, in un passo famoso dell'ode *All'amica risanata* (1802), aveva usato il termine «corde eolie» per indicare la tradizione lirica greca (l'aggettivo «eolie» era qui derivato dal nome degli Eoli, il popolo greco; era diverso quindi

dall'aggettivo «eolio» delle arpe, che derivava dal dio Eolo). Immagine neoclassica e immagine romantica si sovrapponevano e tendevano a escludersi a vicenda.

Quando le arpe eolie entrarono, finalmente, nel linguaggio dei poeti italiani, avevano ormai assunto le connotazioni negative delle romantiche deteriori. In Carducci le arpe eolie, accanto ai salici piangenti, divennero i simboli della deteriore poesia romanticheggiante. E infatti egli scrisse nella *Prefazione* all'antologia di poesie *Levia Gravia* (1871), poi raccolta in *Confessioni e battaglie*, seconda serie:

Il romanticismo fantastico del '48 doveva pure trasmutarsi in fatto materiato: la capelluta cometa estravagante doveva turbinando accentrarsi e rotondarsi in pianeta girantesi con regolar rotazione. Quelle forme crepuscolari di salci piangenti, che erano i romantici, semoventi all'aure delle arpe eolie od angeliche, dovevano pur diventare uomini e uomini ragionevoli; e avevano, poveretti, tutte le voglie di rifarsi della quaresima. [1902, p. 122]²

E, scrivendo nello stesso anno la prefazione alla raccolta delle *Poesie*, egli si espresse in un modo ancora più drastico, irridendo all'amore dei poeti romantici per il vento che muove arpe e cetre e rappresentandolo come un'«auretta» che muove dai ventagli delle signore:

Che se la cetra dell'anima sua [cioè del poeta], anzi che agitarsi sotto l'ala della Psiche fugace e rispondere agli echi del passato, agli aliti dell'avvenire, al rumore solenne dei secoli e delle generazioni precedenti, si lascia carezzare all'auretta che move dai ventagli delle signore e dai pennacchi de' soldati, s'increspa al fruscio della toga professorale o allo spiegazzare della gazetta, guai al poeta, guai al poeta, se pure è poeta! [1902, p. 59]

Ma vorrei tornare a un testo che appartiene di diritto a quelli centrali dell'immaginario romantico e che presenta, accanto e a contrasto con l'immagine del vento e dell'arpa sonora come voci della natura, l'immagine nuova di un diverso suono, e di un diverso strumento: il fischio della locomotiva, della macchina che è venuta prepotentemente a interrompere la pace idillica e agreste di un paesaggio romantico per eccellenza.

Mi riferisco al *Walden* di Thoreau, di cui ho già parlato a lungo. Mi sembra assai interessante che a far da cornice alle pagine già analizzate, in cui la pace della natura viene interrotta dal fischio lamentoso della lo-

² Abbiamo trovato un simile accenno polemico contro le sdolcinature romantiche delle arpe piagnucolose nel canto a una locomotiva di Whitman (pp. 63 s. in questo libro).

comotiva e dal suono rotolante dei carri che passano sui binari, ci siano due passi in cui vengono invece descritti i suoni, assai più familiari e armoniosi, della natura (le foglie, gli steli) e del paesaggio umano (le campane, i carri lontani) e che questi siano collegati con la tematica romantica del vento e dell'arpa sonora.

Ora che i carri ferroviari sono passati e con essi tutto il mondo infaticabile, e che i pesci dello stagno non ne odono più il rombo rumoroso, io sono più solo che mai. Per tutto il resto del lungo pomeriggio le mie meditazioni sono interrotte (quando lo sono) solo dal leggero rotolio di una carrozza o di un carro, sulla lontana strada maestra.

Di domenica, se il vento era favorevole, udivo talvolta le campane, quella di Lincoln, di Acton, di Bedford o di Concord – una melodia lieve, dolce e, per dir così, naturale, degna d'essere lasciata penetrare nella solitudine boschiva. Quando passa al di sopra dei boschi, a sufficiente distanza, questo suono acquista una qualità continua e vibrante, come se gli aghi dei pini, all'orizzonte, fossero le corde di un'arpa da esso pizzicate. Ogni suono sentito alla maggiore distanza possibile produce un unico e identico effetto, come la vibrazione della lira dell'universo, esattamente come l'atmosfera frapposta rende più interessante ai nostri occhi una cresta di terra lontana, per il colore azzurro che le conferisce. Giungeva a me in questo caso una melodia che l'aria stessa aveva formato, e che aveva ottenuto dialogando con ogni foglia e ago del bosco, una porzione del suono che gli elementi avevano accolto e modulato ed echeggiato di valle in valle. L'eco è, fino a un certo punto, un suono originale, e in ciò sta la sua magia e il suo fascino. Non è soltanto una ripetizione di ciò che meritava d'essere ripetuto della campana, ma in parte è la voce stessa del bosco; le identiche e comuni parole e note cantate da una ninfa boschereccia. [1950, pp. 111 s.; 1988, pp. 187 s.]

Di grande interesse mi sembra, rispetto a questo nucleo di temi e metafore romantiche, un altro testo: un racconto di Charles Dickens che, come altri suoi, rientra fra i prodotti letterari del modo narrativo fantastico. Il racconto, che ha come titolo *Il segnalatore* (nell'originale: *No. 1 Branch Line. The Signal-Man*), è stato scritto nel 1866 e, a giudizio di molti, è uno degli esempi più perfetti del genere. Italo Calvino, con il solito suo fiuto finissimo, l'ha inserito nell'antologia dei *Racconti fantastici dell'Ottocento* [1983] facendolo precedere da un breve, fulminante giudizio:

Racconto molto teso e compatto, tutto tra i binari, tutto rumori di treni, tramonti sul desolato paesaggio ferroviario, figure viste in lontananza dalla scarpata. Lo scenario del mondo industriale è entrato nella letteratura: siamo già

molto lontani dalle visioni della prima metà del secolo. Il fantastico diventa incubo professionale. [1983, p. 29]

Si tratta, in effetti, di un racconto dalla struttura molto semplice e concentrata, che si svolge per alcune rapide fasi e scene fra una sera al crepuscolo, la notte successiva fra le undici e le due, pochi flash-back e racconti retrospettivi, e una terza sera, al tramonto, quando ormai il dramma si è consumato³.

Il meccanismo perturbante tipico del racconto fantastico si svolge attraverso le esperienze e le sensazioni del protagonista-narratore in prima persona: un «visitatore», un «intellettuale costretto tutta la sua vita in limiti angusti» e uscito ora a esplorare e conoscere il mondo delle nuove grandi costruzioni industriali, che scende in una profonda scarpata ferroviaria, incassata fra due muri e aperta fra due gallerie, e qui incontra un uomo che fa, in quella solitudine umida e buia, il suo lavoro di addetto ai segnali. L'uomo è stato da giovane uno studioso di filosofia naturale, ma poi è sceso in basso nella scala sociale: ora fa quel suo lavoro così noioso e meccanico con scrupolo e per ingannare il tempo è dive-

³ L'antologia curata da Calvino riproduce il racconto di Dickens in una traduzione italiana di Ettore Capriolo. Ahimè, anche a Capriolo, che è traduttore di ottima professionalità, può capitare di fare degli errori di distrazione; e gli è capitato proprio in un passaggio fondamentale del racconto, rompendo così, per disgraziata coincidenza, in uno dei punti più delicati, la perfetta tessitura di immagini e battute significative e perturbanti dell'originale e il gioco dei rimandi interni. È il punto in cui il segnalatore rivela per la prima volta al suo ospite, il narratore della storia, l'esistenza di una figura, o sagoma umana, che gli appare all'imbocco della galleria e gli lancia un segnale preoccupante (con un gesto che sembra appartenere al nuovo vocabolario della comunicazione a distanza ferroviaria). Quando il segnalatore ripete quel gesto davanti al suo ospite, coprendosi il viso con il braccio sinistro e agitando il destro in modo violento, Capriolo traduce così: «Seguì l'azione con gli occhi, ed era l'azione di un braccio che gesticolava con estrema passione e veemenza. "Si spieghi, per l'amor del cielo"». La battuta finale della frase, attribuita al narratore preso da angoscia improvvisa, nell'originale non è del narratore, ma è un'interpretazione del messaggio del fantasma che lui (e lui solo, come viene spiegato alla fine del racconto) dà del gesto, una sua traduzione in parole: «For God's sake clear the way!». Si tratta, appunto, del segnale premonitore che il segnalatore non riconosce e non riesce a interpretare; ed è l'anticipazione del segnale verbale che al termine del racconto il macchinista del treno sopraggiungente rivolgerà invano al segnalatore, per metterlo in guardia, ormai troppo tardi, del pericolo imminente: «I said, Below there! Look out! Look out! For God's sake clear the way». La seconda volta la battuta è tradotta da Capriolo correttamente: «Ehi, laggiù! Attento! Per l'amor del cielo, sgombra la strada!». L'altra traduzione italiana di questo testo, quella di Michela Amendolea (Dickens [1989]), ed è la traduzione utilizzata nelle mie citazioni, interpreta correttamente, sia la prima che la seconda volta, «Per l'amor di Dio, fate largo!».

nuto autodidatta, imparando anche una lingua straniera, senza peraltro poterla usare, e occupandosi di matematica e algebra.

Nell'esperienza del narratore, come in una discesa all'inferno, si apre a poco a poco un baratro di dubbi ed eventi inspiegabili e si acuisce progressivamente la tensione fra la rivelazione del fenomeno sovranaturale, la spiegazione che egli cerca di darne in termini naturali e scientifici, la conferma attraverso coincidenze e nuove rivelazioni perturbanti della possibile ineluttabile presenza del sovranaturale. La tensione rimane sino alla fine del racconto, e anche oltre.

Gli effetti dell'industrializzazione dello spazio e del tempo, potentemente incarnata nel racconto dal nuovo paesaggio ferroviario, sono rappresentati attraverso tutta una serie di elementi sonori (il campanello, il passaggio fragoroso dei treni, le grida e i richiami, come quell'«Ehi, laggiù!» che apre e chiude il racconto), tattili (l'umidità nebbiosa delle tenebre, la scivolosità viscosa della scarpata e del sentiero, le pareti gocciolanti della galleria, il terrore che percorre la spina dorsale come un dito gelido), ma soprattutto, come ha avvertito Calvino, visivi.

Il personaggio è inserito in un intricato sistema, che possiamo tranquillamente definire semiotico, di messaggi visivi – fanali che si accendono e spengono, bandiere, braccia metalliche che si alzano e abbassano, braccia umane che a loro volta si alzano, si abbassano, si piegano; è esso stesso una sagoma, un manichino che comunica a gesti. La comunicazione fra i personaggi, e in particolare quella tra narratore e personaggio, è fatta di sguardi a distanza, di gesti che l'uno compie e l'altro interpreta:

Si toccava il mento con la mano sinistra, il gomito poggiato sulla destra, di traverso al petto. Un atteggiamento contrassegnato da tale aspettativa e circospezione che mi fermai un istante a pensarci [...].

Seguii con gli occhi la sua azione, ed era l'azione di un braccio che gesticolava come per dire con profonda passione e veemenza: per l'amor di Dio, fate largo! [...]

– Ciò – disse, poggiandomi nuovamente la mano sul braccio [...]

– Agitò il braccio?

– No. Si appoggiava al palo del semaforo, con ambedue le mani davanti al viso. Così.

Ancora una volta seguii il suo gesto con gli occhi. Era un gesto luttuoso. Ho visto atteggiamenti simili nelle statue di pietra sulle tombe. [Ediz. 1989, pp. 284-91]

Dal punto di vista del meccanismo perturbante del fantastico questo sistema di comunicazione fra i personaggi viene abilissimamente utilizzato per costruire l'ambiguità e complicità che lega fra loro, in un complicato gioco di riconoscimenti, differenziazioni e sovrapposizioni, e di anticipazioni, premonizioni e conferme, i tre personaggi del narratore, del segnalatore e del fantasma (sulla sagoma del quale a un certo punto si sovrappone quella di un normale ferroviere).

Ma l'autore ricava, da questo complesso sistema semiotico, qualcosa di ancor più interessante. Sono, infatti, paradossalmente, proprio la trasformazione del paesaggio naturale in un sistema artificiale di comunicazione e di scambi, la disumanizzazione del personaggio, la sua alienazione dalla normale vita sociale, la costrizione che l'ha portato ad agire con la precisione di un cronometro e la ipersensibilità di un segnalatore meccanico, gli elementi, non solo tematici, ma anche formali e di invenzione linguistica e narrativa, che hanno reso possibile l'innesto, dentro un ambiente così fortemente realistico, di un elemento sovrannaturale.

L'uomo, privato di ogni altro contatto, così come delle normali vicende meteorologiche, ridotto a imparare una lingua che non può servirgli per comunicare con nessuno, trasformato in puro sistema di reazioni nervose e di gesti meccanici, diventa proprio per questo uno strumento sensibilissimo, capace di vibrare a ogni minimo stimolo, e di ricevere i messaggi e gli avvertimenti che gli sono inviati da un fantasma – salvo poi esser privo del codice interpretativo che gli permette di comprenderli. Questo legame fra il mistero del sovrannaturale e le trasformazioni dell'apparato percettivo dell'uomo, indotte dal nuovo mondo della comunicazione, conferma ancora una volta che alcuni temi e procedimenti della letteratura fantastica ebbero in realtà le loro radici profonde in alcuni fenomeni sociali e culturali che ebbero inizio nel tardo Settecento e nel primo Ottocento e si esplicarono poi ampiamente nell'epoca della modernità.

È proprio a proposito del sistema di messaggi che agiscono nel racconto, e in particolare dei messaggi sonori collegati con lo sbocco drammatico finale, che viene usata da Dickens l'immagine dell'arpa eolia, applicata, credo, per la prima volta nella storia letteraria, in forte funzione antiromantica, con un effetto di straniamento e di *unheimlich*, non alla natura ma ai sistemi artificiali, alle macchine per la trasmissione veloce e lo scambio dei messaggi e, in particolare, al telegrafo.

– Quanto al grido immaginario – dissi io – ascoltate solo per un attimo il vento in questa valle mostruosa, mentre parliamo così piano; sentite come trasforma i fili del telegrafo in una folle arpa!

Dopo essere rimasto in ascolto per qualche istante, egli rispose che certo, capiva il mio punto di vista, e lui in fondo doveva pur saperne qualcosa del vento e dei fili, lui che così spesso trascorrevà lì le lunghe notti invernali, da solo e sveglio. [...]

Il vento e i fili raccolsero la storia con un lungo gemito lamentoso. [Ediz. 1989, pp. 290 s.]

Può sorprendere, forse (ma, a pensarci bene, non tanto, se si tiene conto delle particolari vicende del romanticismo italiano) il fatto che quando, finalmente, nel 1886, è entrata nella poesia italiana l'immagine dell'arpa eolia in forma positiva (e quindi come riecheggiamento tardo-romantico)⁴, essa ci sia entrata in connessione con le immagini, esse sì negative, della ferrovia e del telegrafo, in una situazione che per certi aspetti riecheggia quella del racconto di Dickens.

Mi riferisco alla breve lirica di Giovanni Pascoli *La via ferrata* (in un primo tempo intitolata *Il telegrafo*⁵) raccolta in *Myricae*.

Tra gli argini su cui mucche tranquilla-
mente pascono, bruna si difila
la via ferrata che lontano brilla;

e nel cielo di perla dritti, uguali,
con loro trama delle aree fila
digradano in fuggente ordine i pali.

Qual di gemiti e d'ululi rombando
cresce e diletta femminil lamento?
I fili di metallo a quando a quando
squillano, immensa arpa sonora, al vento. [Ediz. 1974, II, p. 88]

Credo che non importi tanto sapere, fattualmente, se Pascoli, nel comporre la breve lirica, avesse nella memoria un preciso ricordo del racconto di Dickens. È evidente, oltre tutto, che il paesaggio tracciato da lui

⁴ Un'altra testimonianza, indiretta, riguarda il tardo-romantico e scapigliato, ma anche musicista innovatore, Arrigo Boito, a proposito del quale il biografo Piero Nardi ha raccolto il seguente aneddoto: «Qualcuno ha recentemente raccontato che Boito, parlando "del languido dolcissimo murmure che piangono le corde dell'arpa eolia percosse dal vento", osservò non potere la musica, sola tra le arti, imitare il mondo esterno, e perciò doverne cogliere le più impercettibili voci, ogni respiro e ogni sospiro» [ediz. 1924, p. 161]

⁵ Nelle prime stesure gli «argini» erano «terrapieni», le «mucche» erano «qualche pecora», l'«arpa sonora» era un'«argentea lira»: si veda l'ampio apparato delle varianti e rielaborazioni nell'ediz. critica a cura di G. Nava [1974].

non è certo quello industriale e infernale descritto da Dickens: qui abbiamo il solito paesaggio idilliaco e campestre, dominato dalle mucche che «tranquillamente» pascono.

Tanto più risultano, tuttavia, profondamente perturbanti quella via ferrata lucida e bruna, quei pali dritti, quelle aeree fila, quei messaggi che corrono sui fili tra le mucche indifferenti: è un mondo di metallo che si è introdotto nel mondo naturale fatto di argini e cielo di perla. L'arpa sonora suonata dal vento è divenuta uno strumento di comunicazione anch'esso assai perturbante: non più una musica sublime, ma gemiti e ululi. Quello che il vento trasmette, facendo vibrare i fili del telegrafo, è come in Dickens e in tanti altri che riprenderanno il tema, un lamento, che ora cresce e ora dilegua e che Pascoli, con la tipica sua sensibilità, sente come femminile.

Fermentano, nel sottofondo del testo (come in altri componimenti di Pascoli, fra recuperi tardoromantici, intuizioni simbolistiche e anticipazioni della modernità), alcuni elementi perturbanti, precisi ricordi della tradizione letteraria fantastica.

Il romanzo ferroviario di Zola

1. Il romanzo di Emile Zola, pubblicato nel 1890, *La Bête humaine* (*La bestia umana*)¹, merita un'analisi attenta dell'uso che vi vien fatto, ampiamente e strutturalmente, dell'immaginario ferroviario. Il sistema dei significati è infatti nel romanzo molto ricco e complesso, ma la ferrovia, il treno, la locomotiva vi svolgono un ruolo e una funzione centrale, assai più perturbante e inquietante di quanto possa a prima vista sembrare.

Non è probabilmente un caso che su alcune scene del romanzo, sul nodo di rapporti che lega fra loro i personaggi, sull'ambientazione ferroviaria si sia concentrato, in anni recenti, l'interesse dei critici.

La trasformazione delle posizioni critiche, molto vistosa, ha riguardato, del resto, non solo questo romanzo ma l'intero complesso dell'opera di Zola. Le questioni ideologiche trattate nei suoi romanzi sono parse ormai indifferenti e remote (le nuove scienze sociali avendo sostituito certo ingenuo positivismo, la psicanalisi avendo sostituito le teorie di Lombroso, ecc. ecc.), e le storie raccontate da Zola sono state lette come «storie», penetranti rappresentazioni non delle idee del tempo, ma delle ossessioni, delle passioni, dei sogni, delle proiezioni di un vasto immaginario individuale e sociale.

Molti critici hanno rivalutato le straordinarie capacità di Zola come creatore di trame e di storie. Di qui una quantità di studi che hanno applicato, nell'interpretazione dei suoi romanzi, gli strumenti di analisi della narratologia. Molti altri hanno cominciato a parlare di qualità simboliche e di qualità mitiche del realismo, o naturalismo, di Zola. Di mito (e anche di qualità epiche) in quei romanzi avevano già parlato, del resto, alcuni lettori dell'Ottocento (come Anatole France e Jules Laforgue). Ma

¹ L'edizione più autorevole, accompagnata da uno studio di Henri Mitterrand sulla storia del romanzo, è quella della «Pléiade» [1966]. Uso, nelle citazioni, la buona traduzione italiana di F. Francavilla [ediz. 1981]. Mi sono già ampiamente occupato di questo romanzo, analizzandolo più minutamente di quanto non faccia in questo capitolo, e preparandone una guida alla lettura destinata al pubblico scolastico, cfr. Ceserani [1989].

il mito di cui han parlato variamente i critici delle nuove scuole (da Jean Borie a Michel Serres, da Naomi Schor a Roger Ripoll, da Auguste Dezalay a David Baguley, da Michel Dentan a Jacques Noiray)² ha dimensioni conoscitive assai più profonde, non è un puro armamentario letterario o allegorico, è invece antropologicamente e storicamente fondato; è modo conoscitivo e rappresentativo per dar forma alle grandi forze che animavano l'universo sociale e animano quello romanzesco di Zola: la natura, la terra, il destino, il ciclo delle stagioni e delle età umane, l'eredità, il capitale, il male, il progresso, la macchina, ecc. ecc.

Non pochi studiosi hanno, anzi, letto i romanzi di Zola come le proiezioni narrative e mitiche di alcune grandi immagini del sapere ottocentesco: Michel Serres [1975] li ha riletti mettendoli in rapporto con le teorie sull'ipnosi di Carnot; Gilles Deleuze [1969] li ha riletti mettendoli in rapporto con le teorie sull'ereditarietà di Charcot; A. De Lattre [1975] li ha riletti mettendo in rapporto i procedimenti di Zola con quelli di Darwin e Claude Bernard, sottolineando lo stesso «modo di vedere il mondo e di metterlo in prospettiva», «per trovare l'uomo sotto l'uomo e, sotto ciascuno dei suoi desideri, l'intero mondo dei suoi sogni».

Nel nuovo quadro interpretativo dell'opera di Zola, il romanzo del 1890 *La Bête humaine*, tradizionalmente considerato un «romanzo di media qualità» fra quelli del ciclo dei Rougon-Macquart, ha acquistato una posizione nuova e ha goduto di attenzioni critiche molto particolari.

Anzitutto perché esso fu composto, come *Le rêve (Il sogno)*, in un momento molto delicato di svolta nella vita privata di Zola e in quella sua di scrittore, segnando una nuova fase della sua opera. Ma poi perché proprio in questo romanzo, a prima vista così romanzesco, tutta l'energia dello scrittore fu impiegata nell'esplorazione di aspetti ignoti e profondi della natura umana, nella creazione di alcuni simboli e miti potenti. Probabilmente non è un caso che di questo romanzo si siano interessati alcuni dei grandi protagonisti della cultura francese contemporanea, come Deleuze [1969], Barthes [1976, ediz. 1981] e Serres [1975].

Non poco interesse ha, del resto, già la stessa storia esterna dell'elaborazione del romanzo. La Bibliothèque Nationale di Parigi conserva³, fra le carte lasciate da Zola, il manoscritto autografo e il dossier preparatorio del romanzo, comprendente un abbozzo, un piano generale e due

² J. Borie [1971], M. Serres [1975], N. Schor [1978], R. Ripoll [1981], A. Dezalay [1983], D. Baguley [1970], M. Dentan [1977], J. Noiray [1981].

³ Esamina questi materiali H. Mitterand nelle sue edizioni del romanzo di Zola [1966], pp. 1705-58 e, più sinteticamente, [1977], pp. 481-502. La parte più interessante dei materiali contenuti nei dossier preparatori ai romanzi di Zola si legge nei *Carnets d'enquêtes*, compresa la parte relativa alla *Bête humaine* [tr. it. 1987, pp. 405-50].

serie di piani particolareggiati, ritagli di articoli di giornale e note sulle ferrovie e sul loro funzionamento, note sulla linea Parigi-Le Havre, sulla magistratura e sui personaggi del romanzo.

Dalle carte di Zola e dai suoi appunti di lavoro risulta che già nel 1868, fra i dieci romanzi che allora egli prevedeva di scrivere per comporre la sua «Storia di una famiglia», era incluso il progetto di un romanzo giudiziario che doveva svolgersi in provincia e avere come personaggio principale un assassino, discendente, sull'albero genealogico dei Rougon-Macquart, dal ramo Macquart, quello che comprende alcuni dei personaggi «più difficili da incivilire», come «il soldato», «l'operaio», «la prostituta». Nella lista di romanzi proposta all'editore Lacroix, alcuni mesi più tardi, il «romanzo giudiziario» è così riassunto:

Un romanzo che avrà come ambiente il mondo giudiziario e come protagonista Etienne Lantier, terzo figlio di una famiglia di operai. Michelet ha detto: «Bisognerebbe che il giudice fosse un medico». Etienne è uno di quei casi strani di criminali per cause ereditarie che, senza essere pazzi, uccidono un giorno in uno stato di crisi morbosa, spinti da un istinto bestiale. Come i suoi genitori, miserabili e divenuti viziosi, trasmettono a suo fratello Claude le qualità del genio, così a lui trasmettono l'istinto omicida. Ci sono stati casi recenti di questo tipo. Desidero soprattutto scrivere un romanzo di corte d'assise, secondo il mio modo di concepire questo genere, oggi abbandonato ai produttori brevettati di *feuilletons*, da cui invece si potrebbe trarre un'opera altamente letteraria e molto commovente. [Citato in Mitterand, 1966, p. 1710]

La stampa dell'epoca dava largo spazio alle cronache dei grandi processi e dei fatti di sangue. Zola stesso aveva commentato nei suoi articoli di giornale alcuni dei casi più clamorosi. Per esempio, in un articolo per «La Tribune» del 13 dicembre 1868, a proposito di un caso di avvelenamento a Marsiglia:

Questo processo resterà uno dei più tipici tra le cause celebri. Tutto vi è volgare e sconcio, stupido [*bête*] e terribile. Sembra una pagina strappata a uno studio sulle miserie del cuore e le fatalità del corpo. Se un romanziere fisiologo avesse voluto studiare l'essere brutto che è nell'uomo e nella donna, non avrebbe inventato dei tipi dall'istinto così naturalmente criminale [...]. Dibattimenti come questo offrono uno spettacolo penoso, ma utile e necessario. È bene che a volte si rimesti il fango umano davanti alla folla. Spesso viene rimproverato ai romanzieri fisiologi di compiacersi di studiare le infamie del cuore e del corpo; e tuttavia essi fanno esattamente quel che fa la giustizia, quando discute in pubblico i grandi delitti: allargano le piaghe per conficcarvi dentro un ferro rovente. [Citato in Mitterand, 1966, pp. 1710 s.]

Nel 1871, nel romanzo *La fortuna dei Rougon*, Zola attribuisce due figli maschi a Gervaise Macquart e Auguste Lantier: Claude, l'artista, ed Etienne, il criminale. Nel 1874 quando egli legge, per scrivere *Il fallo dell'abate Mouret*, alcuni libri di antropologia criminale, come *La Folie lucide* del dottor Ulysse Trelat, *La Physiologie morbide* del dottor Moreau e *Les Degenerescences* del Morel, Zola annota nei suoi taccuini: «Un uomo che ha bisogno di uccidere (mio romanzo giudiziario. Ergastolano)».

A partire probabilmente dal 1878, quando lo scrittore si è trasferito nella casa di Medan, lungo la linea ferroviaria Parigi-Le Havre, Zola concepisce il progetto di un nuovo romanzo. Parlando dei suoi progetti futuri con Edmondo De Amicis, che è andato a Medan a intervistarli, gli accenna a vari progetti, fra cui

[...] un romanzo più originale di tutti, che si svolgerà sopra una rete di strade ferrate: una grande stazione in cui s'incroceranno dieci strade, e per ogni binario correrà un episodio, e si riannoderanno tutti alla stazione principale, e tutto il romanzo avrà il colore dei luoghi, e vi si sentirà, come un accompagnamento musicale, lo strepito di quella vita precipitosa, e vi sarà l'amore nel vagone, l'accidente nella galleria, il lavoro della locomotiva, l'incontro, l'urto, il disastro, la fuga; tutto quel mondo nero, fumoso e rumoroso, nel quale egli vive col pensiero da lungo tempo. [De Amicis, 1879, p. 286 s.]

Il particolare dell'«accidente nella galleria» è importante. Sappiamo che Zola aveva di frequente un incubo, nel corso del quale gli sembrava di essere bloccato in una galleria ferroviaria: per la prima volta lo aveva avuto nel 1858, durante un attacco di febbre tifoidea. Più tardi lo aveva attribuito a suoi personaggi, nel romanzo *Il fallo dell'abate Mouret* e nel racconto *La morte di Olivier Bécaille*.

Il progetto del romanzo ferroviario continuò a svilupparsi, restando però distinto da quello del romanzo giudiziario: nell'uno il protagonista sarà uno dei figli di Lantier; nell'altro Etienne Lantier. Nel 1882 Paul Alexis così riferisce le intenzioni di Zola:

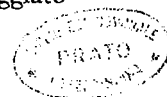
Ciò che io già vedo, in mezzo a vaste pianure spelacchiate e deserte come lande, in una solitudine profonda, è una di quelle minuscole case cantoniere, sulla cui soglia talvolta si intravede una donna con in mano una bandiera verde, al passaggio dei treni [...]. E là, alla fine del mondo e purtuttavia a due passi da quel formidabile andirivieni della strada ferrata, da quel perpetuo fiume di vita che scorre e ritorna senza mai arrestarsi, sogno un dramma assai semplice, ma profondamente umano, che sbocca in una catastrofe spaventosa, forse lo scontro fra due treni provocato volontariamente per una vendetta personale [...]. Questo o qualcosa di simile, sapete che la trama di un'o-

pera non mi preoccupa e neppure mi importa molto [...]. Ma quel che mi importa, quel che voglio rendere vivo e palpabile, è il perpetuo transito di una grande linea fra due stazioni colossali, con delle stazioni intermedie, e un binario in una direzione, un binario nell'altra. E voglio dar vita a tutta la popolazione speciale delle ferrovie: gli impiegati, i capistazione, i manovali, i capotreni, i fuochisti, i macchinisti, i guardalinee, gli impiegati dei vagoni postali e del telegrafo. Il telegrafo avrà un ruolo molto importante nella mia opera come nella realtà, si sentirà in ogni momento il tintinnio del campanello elettrico, che segnala un dispaccio. Si farà di tutto nei miei treni: vi si mangerà, vi si dormirà, vi si farà l'amore, ci sarà persino un parto in una carrozza; infine vi si morirà [...]. E, non è tutto: forse mi considererete un vecchio romantico, ma io vorrei che la mia opera fosse essa stessa come il percorso di un treno importante, che parte da una stazione di testa e arriva a una stazione finale che è anche d'imbarco, con fermate in ciascuna stazione intermedia, vale a dire in ciascun capitolo. [1882, pp. 124 s.]

I due progetti restano a lungo separati, mentre Zola raccoglie via via documenti, ritagli di giornali, annotazioni di lettura che riguardano sia l'uno che l'altro (nel 1885 egli legge la traduzione francese di *Delitto e castigo* di Dostoevskij, nello stesso anno quella di *L'uomo delinquente* di Cesare Lombroso, nel 1888 legge *La Criminalité comparée* di Gabriel Tarde).

Zola si decide a unificare i due progetti nell'autunno del 1888. Terminato e pubblicato *Il sogno*, sedicesimo romanzo del ciclo, gli restavano quattro romanzi da scrivere, secondo il piano originario di venti. Due erano pensati da tempo e intoccabili: il romanzo militare (che fu poi *La disfatta*), e il romanzo scientifico (che fu poi *Il dottor Pascal*). C'era poi un progetto a cui Zola teneva molto, quello del romanzo sulla Borsa (che fu poi *Il denaro*) e c'erano i due progetti del romanzo giudiziario e del romanzo ferroviario. Per mantenersi entro i confini decisi doveva o rinunciare a uno di questi romanzi o fonderne due in uno. È quanto avvenne con *La bestia umana*. La fusione non era impossibile: il romanzo ferroviario avrebbe offerto lo sfondo, quello giudiziario la trama.

Nel novembre 1888 Zola comincia a lavorare all'abbozzo del nuovo romanzo. Le pagine dei quaderni di lavoro documentano il processo creativo. All'inizio lo scrittore continua a mantenere, come personaggio principale, Etienne Lantier, il protagonista di *Germinale*, divenuto un impiegato delle ferrovie e assalito improvvisamente dalla follia omicida. I collegamenti fra l'uno e l'altro progetto si stringono gradualmente: un personaggio richiama l'altro, un avvenimento richiama un ambiente, alcuni luoghi, alcuni percorsi (la stazione ferroviaria, la linea) e questi a loro volta richiamano alcuni personaggi (personale ferroviario, viaggiato-



ri). La trama poliziesca e giudiziaria fornisce i magistrati, l'ambiente alto borghese. Un personaggio femminile farà da collegamento fra le due trame: il marito tradito (ambiente ferroviario) ucciderà l'amante (ambiente giudiziario) su un treno in corsa; un testimone del delitto, il macchinista Lantier, diverrà a sua volta l'amante della donna e finirà per ucciderla. I luoghi dell'azione portano con sé alcuni episodi nodali per la trama e tipici per l'ambientazione: la stazione, il treno in corsa, il treno bloccato dalla neve, l'incidente, la casa del delitto. A un certo punto Zola si accorge che il personaggio, già costruito, di Etienne non può reggere la nuova trama. Allora gli inventa un fratello più giovane, Jacques Lantier, figlio di Gervaise Macquart, macchinista di locomotive, nato nel 1843.

Il personaggio di Jacques prende forma e la tara psicologica viene collegata con le sue qualità professionali:

Ho bisogno di conoscere i casi di monomania omicida, per poter fondare il suo caso su degli esempi. Ma mi piacerebbe molto, se gli esempi si prestassero, a farne un uomo casto, un tipo forte e gagliardo che ha desiderio e paura della donna. Un po' solitario e selvatico, molto appassionato e ardente nel fondo. Il desiderio di uccidere una donna si manifesta una prima volta e da allora egli fugge ancora di più dalle donne. Da lì viene l'amore che egli nutre per il suo mestiere, molto coscienzioso, prudentissimo e coraggioso, molto preciso, il migliore dei macchinisti. Il mestiere lo isola ed egli è felice soltanto sulla sua locomotiva. [Citato in Mitterand, 1966, pp. 1723 s.]

Il personaggio femminile si circonda di un alone di simpatia e pietà:

Farne una donna simpatica e dolce, gettata in questo stato di abominazione, salvarla con la dolcezza e la franchezza della passione, con gli occhi sempre dilatati per l'orrore e alla fine vittima, trascinata nell'assassinio [...]. Un tipo che resti nella memoria, una bionda rossastra con gli occhi neri, una bocca rossa, piccola e a forma di cuore, l'aria tenera e candida, un po' paffuta. [Ivi, p. 1724]

Il personaggio del marito è visto come:

Un uomo molto bruno, molto barbuto sicuramente, basso e già un po' grosso, maschio molto vigoroso, con un che di brutale, ma molto onesto, d'una rettitudine inintelligente. [Ivi, p. 1724]

Il giudice è già descritto attentamente:

Uomo fine e spirituale, il tipo del genere – quello che circola nei romanzi. Occhi vivi, naso aguzzo, si batte contro l'accusato, gli fa una guerra feroce,

sicuro di poterlo rigirare come un guanto; e si smarrisce per eccesso di finezza, per le abitudini del mestiere, l'idea fissa che ha del delitto, l'abbandono professionale della semplicità. Un tipo che sarà il controcanto ironico del famoso giudice istruttore di *Delitto e castigo* e di tanti altri romanzi. [Ivi, p. 1725]

Prende forma anche il motivo simbolico di fondo del romanzo, il contrasto fra progresso tecnico della macchina e permanenza delle tare ereditarie nella macchina-uomo:

[La folla dei viaggiatori] rappresenterà non solo i nuovi, accresciuti commerci, ma anche lo scambio delle idee, la trasformazione delle nazioni, la mescolanza delle razze, il cammino verso una unificazione universale [...]. E su questo sfondo, sulla circolazione meccanica dei treni, su questo risultato sociale e intellettuale rappresentare lo statu quo del sentimento, la ferinità che è al fondo dell'uomo, attraverso il mio dramma misterioso e straziante. Ecco l'eredità della bestia, il marito che si avventa contro l'amante, Etienne che uccide per istinto atavico: il lontano uomo primitivo che è in lui, nella sua analisi. [Ivi, p. 1727]

Il titolo riassume questa concezione simbolica, come risulta da una nota dell'abbozzo:

Le chemin de fer comme fond, le progrès qui passe devant la bête humaine déchainée (La ferrovia come sfondo, il progresso che passa davanti alla bestia umana scatenata). [Ivi, p. 1728]

Nel dicembre 1888 la relazione fra Zola e Jeanne Rozerot sconvolge la vita dello scrittore e interrompe il lavoro (lasciando, però, qualche traccia nei modi in cui, nel romanzo, verrà rappresentato l'amore, la passione sessuale, il problema della famiglia).

Zola ritorna a lavorare alla *Bête humaine* nel febbraio 1889. È il momento dell'«inchiesta» sul campo, della raccolta di informazioni e documentazioni sull'organizzazione ferroviaria, di esperienze dirette: interviste all'ingegnere Pol Lefèvre, vicedirettore del movimento nella Compagnie de l'Ouest, visite alla Gare Saint-Lazare e a quella di Le Havre, viaggio sulla linea Parigi-Le Havre (in compagnia di Jeanne Rozerot), viaggio su una locomotiva, visita al palazzo di giustizia di Rouen.

I taccuini di lavoro si riempiono di osservazioni e impressioni, brani e frasi che verranno più tardi incorporate nel romanzo: la partenza del treno, una mattina presto alle 6.30, dalla Gare Saint-Lazare; ambienti e atmosfere della stazione; osservazioni minutissime fatte il 15 aprile 1889,

quando Zola, con il permesso della Compagnia e la guida di un ingegnere, fa un viaggio sulla piattaforma stessa di una locomotiva, da Parigi a Mantes e ritorno; trascrizione attenta del racconto, fatto dall'ingegnere Pol Lefèvre, di un treno bloccato nella neve⁴.

Il progetto del romanzo si precisa. Lo scrittore prepara nuove schede dei personaggi. Per Jacques Lantier rinvia alle note già preparate su Etienne. Ma forse nel frattempo ha letto Lombroso. In ogni caso annota che bisogna attribuirgli «i tratti del criminale ereditario». Séverine, dapprima bionda, poi rossa di capelli, ora diviene «una brunetta con gli occhi blu», «una donna passiva, sulla quale piomba il dramma terribile che la sconvolge e la cambia». Roubaud ha i tratti del primo abbozzo; fisicamente è «un sanguigno», ha la fronte bassa e la nuca tozza; come carattere morale è «molto onesto, molto retto. Ma limitato. Nel dramma, perde l'equilibrio». Prendono forma gli altri personaggi: Grandmorin, Cabuche, Misard, Flore. Per quest'ultima scrive:

Una ragazza alta, forte, bionda, di una bellezza rude e possente. A 18 anni, già molto formata, braccia grosse, fianchi solidi, busto largo, gola rotonda. Una statua antica, sotto i vestiti larghi (evitare altri miei tipi di personaggio come La Trouille, Lydie, ecc.). Dunque vigorosa, e non allegra, ma bella, di carattere. [...] Nel morale [...] un po' fosca e selvatica, silenziosa soprattutto, sognatrice, amante della solitudine [...]. Vergine, di una saggezza guerriera. [Ivi, p. 1735]

Zola prepara un primo piano particolareggiato. Manca la conclusione, che viene suggerita allo scrittore dalla lettura, o rilettura, di un vecchio articolo pubblicato sul «Galois» il 12 marzo 1886, sulla storia di un fuochista che, geloso del suo macchinista, l'aveva gettato dalla locomotiva in corsa ed era stato a sua volta trascinato nella caduta. Compaiono gli ultimi personaggi: Pecqueux («un pezzo d'uomo gagliardo, un gran Normanno rosso, cotto dal fuoco e dal fumo [...] un buontempone, allegro e di compagnia, ubriacone e donnaiolo [...] [ma] quando è pieno di vino diviene pericoloso, sornione e incline alla violenza»), mamma Victoire, Philomène Sauvegnat, Ozil, i Dauvergne («tutta una famiglia gentile [...] un vice-capo di 45 anni, vedovo, con un figlio che farà il capotreno – proprio sul treno di Jacques –, 25 anni, con un futuro, e due figlie molto ben educate»).

Zola prepara un secondo piano dettagliato, con i vari capitoli, episodi

⁴ I brani relativi, molto interessanti, si leggono in Zola [tr. it. 1987], pp. 439 ss. Brani anche in Ceserani [1989].

e personaggi. Il 5 maggio 1889, appena arrivato a Medan, comincia la stesura definitiva. Il 6 giugno, dopo aver steso il primo capitolo, scrive una lettera all'olandese Van Santen Kolff, che è un lungo commento al romanzo:

Quanto al titolo, *La Bête humaine*, m'ha fatto molto tribolare, l'ho cercato a lungo. Volevo esprimere questa idea: l'uomo delle caverne rimasto dentro l'uomo del nostro secolo diciannovesimo, quel che c'è in noi del lontano antenato. All'inizio avevo scelto: *Retour atavique*. Ma era troppo astratto e non mi andava. Ho preferito *La Bête humaine*, un po' più oscuro, ma più vasto; e il titolo si imporrà, quando avranno letto il libro.

Non posso raccontarvi per esteso il soggetto, che è assai complicato, e ha numerosi ingranaggi che si incastrano l'uno nell'altro. È in sintesi la storia di parecchi delitti, di cui uno centrale. Sono molto contento della costruzione della trama, forse la più elaborata che io abbia fatta, voglio dire quella in cui le diverse parti rinviano l'una all'altra con il maggior numero di complicazioni e di logica. L'elemento originale è questo: la vicenda si svolge da un capo all'altro sulla linea ferroviaria dell'Ouest, da Parigi a Le Havre. Vi si sente di continuo il rotolio sordo dei treni: è il progresso che passa, diretto verso il secolo ventesimo, e ciò avviene in mezzo a un dramma abominevole, misterioso, ignorato da tutti. La bestia umana dentro la civiltà [...].

Nulla è stato più semplice, ma nulla più lungo dello studio dell'ambiente e della ricerca dei documenti. Per tutto l'inverno ho frequentato la Gare Saint-Lazare, ho percorso la linea dell'Ouest, osservando, facendo parlare, ritornando a casa con tasche piene di appunti. [Ivi, p. 1745]

Il 22 giugno, in una lettera a un corrispondente berlinese, Zola aggiunge qualche altra osservazione:

Mi restano solo quattro volumi da scrivere per portare a termine i *Rougon-Macquart*, e, mancandomi lo spazio, sono obbligato a pigiare gli uni sugli altri i mondi che mi restano da studiare. Per questo, dentro la cornice di uno studio sulle ferrovie, ho riunito sia il mondo giudiziario sia quello del crimine. Naturalmente, tutto dovrà essere ridotto; per esempio, abbandono la descrizione di un'esecuzione capitale, e parecchie altre. L'idea di uno studio sulle ferrovie risale a molto lontano, al piano generale della serie. Solo che ho già fatto un uso abbondante delle macchine, in *Germinal*, e per questo, non volendo ripetermi, ho ridotto la ferrovia a fungere soltanto da cornice, dentro la quale studierò la degenerazione criminale, in uno dei miei *Rougon-Macquart*. Ho trovato in ciò un'opposizione filosofica che è l'idea centrale del mio nuovo romanzo, e che mi ha deciso. La ferrovia da sola mi avrebbe dato solamente una monografia, e, ripeto, *Germinal* era sufficiente. [Ivi, pp. 1745 s.]

Zola lavora con accanimento al romanzo tutta l'estate. In ottobre esso è finito.

2. La struttura narrativa di *La bestia umana* è semplice e lineare, anche se risulta dalla combinazione laboriosa di vicende diverse, intrecciate fra loro. Il romanzo si presenta, anzitutto, come uno studio naturalistico di devianze e ossessioni psicologiche, uno studio sulla follia criminale, condotto secondo i parametri scientifici di Cesare Lombroso. È, inoltre, un «romanzo giudiziario», che ha come tema due delitti, le indagini per scoprirne i colpevoli e il processo che ne consegue (da cui esce condannato chi colpevole non è). Sembrerebbe la struttura tipica del «romanzo giallo» o poliziesco, con il delitto, la ricerca del colpevole, il castigo. (Gli esempi, per Zola, potevano andare dai classici racconti di Edgar Allan Poe, al romanzo di Dostoevskij *Delitto e castigo*, uscito in Francia nel 1885, ai molti romanzi-*feuilleton* della letteratura popolare, per esempio ai romanzi giudiziari di un Emile Gaboriau, l'autore di *L'affaire Lerouge*, 1866, *Le crime d'Orcival*, 1866, ecc. ecc.). Ma a ben vedere quello che abbiamo in *La bestia umana* è un romanzo giallo alla rovescia – in quanto storia di un depistaggio anziché dello smascheramento dell'assassino: i lettori conoscono sin dall'inizio i colpevoli e la domanda che essi si pongono non è, come nel romanzo giallo classico, «chi è stato?», ma invece «saranno scoperti i colpevoli?».

Ma *La bestia umana* non è solo questo: è anche un «romanzo ferroviario» che, con la solita esattezza documentaria di Zola, ricostruisce minutamente ambienti, tecniche, strutture e gerarchie di treni, stazioni, locomotive, vagoni, intrico dei binari, scambi, segnali, tunnel, passaggi a livello e case cantoniere. È anche, infine, un «romanzo sociale» che rappresenta i mali e le corruzioni del mondo economico-politico nella Francia di Napoleone III e gli inutili massacri della guerra franco-prussiana del 1870.

La struttura organizzativa della narrazione è offerta dal mondo delle stazioni, dei binari, degli scambi, dei treni, del macchinario ferroviario con le sue caratteristiche costitutive, e in particolare dalla linea ferroviaria Parigi-Le Havre, con le due stazioni di testa nelle quali abitano e operano – e fra le quali si muovono – due nuclei di personaggi, e con due punti intermedi nei quali si svolgono gli episodi cruciali: alla Croix-de-Maufra i delitti, a Rouen l'inchiesta e il processo. Questi luoghi (la Gare Saint-Lazare a Parigi, la stazione di Le Havre, la casa cantoniera, il passaggio a livello, la casa abbandonata della Croix-de-Maufra, il tunnel, il palazzo di giustizia a Rouen) sono descritti attentamente nel romanzo e più volte viene descritto anche l'intero percorso del treno da Parigi a Le

Havre e viceversa, nelle più varie situazioni (di giorno, di notte, con il bel tempo, con la neve, ecc. ecc.).

La divisione dei capitoli è stabilita proprio sul ritmo dei viaggi e fa perno sulle due stazioni terminali e sui due luoghi intermedi, secondo una precisa legge di alternanza. Alla Croix-de-Maufrais, che è il nodo centrale attorno al quale si articolano gli episodi principali del romanzo (i due delitti, le morti, le antiche violenze, gli incidenti), lo sfondo è offerto dai binari che attraversano la campagna, su cui passano i treni (fra cui quello del delitto), che escono da una galleria per poi entrare in un'altra; al di qua e al di là dei binari ci sono la casa del cantoniere, che ospita la zia Phasie morente, e la vuota dimora dei Grandmorin, con la camera rossa, luogo delle antiche violenze e poi del secondo delitto. Tutto attorno è un paesaggio desolato, accidentato, selvaggio.

A Parigi il luogo centrale è la Gare Saint-Lazare, che si presenta agli occhi dei personaggi secondo punti di vista diversi: da una parte e dall'altra del ponte de l'Europe. Luogo del desiderio erotico, della confessione, del turbamento e del desiderio di uccidere è la stanza di mamma Victoire (con al piano di sopra le stanze dei Dauvergne, luogo della serena vita familiare). Ci sono poi la stanza di Jacques, i giardini, le strade, le trattorie e l'abitazione di Camy-Lamotte, luogo dei segreti di Stato, dei grandi affari e della grande corruzione, delle manovre politiche.

A Le Havre i luoghi centrali sono la stazione, i depositi ferroviari neri di fumo e di carbone, gli alloggi degli impiegati ferroviari popolati da litigi, adulteri, pettegolezzi, l'alloggio dei Roubaud con nascosta in un buco sotto l'impiantito la refurtiva del delitto; al lontano orizzonte, il mare, con la vaga impossibile speranza della fuga verso l'America.

A Rouen il luogo principale è costituito dal Palazzo del tribunale e dalle stanze del giudice inquisitore Denizet; fuori dal tribunale, nelle viuzze scure, alcune figure si accoppiano, si seguono e si spiano.

I personaggi del romanzo si muovono fra questi luoghi con un ritmo continuo, a volte frenetico. Séverine compie il viaggio di andata e ritorno Le Havre-Parigi all'inizio del romanzo, insieme con il marito Roubaud, e da un certo punto in avanti lo compie regolarmente, ogni venerdì, per incontrarsi con l'amante. Jacques e Pecqueux, con la loro locomotiva, lo compiono seguendo un orario preciso, uguale ogni settimana, secondo gli ordini di servizio. Anche tutti gli altri treni che compaiono nel romanzo si muovono secondo orari precisi (a parte qualche piccola disattenzione dell'autore).

E tutti i personaggi che vivono dentro questo mondo hanno l'obbligo, quando lavorano, di misurare i loro movimenti e i loro gesti sul ritmo dei fischi dei treni, dei campanelli delle stazioni, dell'accensione dei dischi

rossi e dischi verdi, ma misurano ormai anche la vita privata, nelle loro case, con gli orologi che l'azienda fornisce ai suoi impiegati. Essi sono – come è detto esplicitamente all'inizio del capitolo sesto [1981, p. 160] – «sottomessi a un'esistenza cronometrata dalle esigenze dell'orario».

Il romanzo si apre, significativamente, con una scena di paesaggio ferroviario. È la descrizione della stazione ferroviaria di Saint-Lazare a Parigi – l'intrico dei binari, il movimento dei treni e delle locomotive, i ferrovieri al lavoro – colta con gli occhi del sottocapostazione Roubaud, affacciato a una finestra. È la prima descrizione, nel romanzo, dell'universo ferroviario. Il sistema dei binari che spuntano dal tunnel delle Batignolles, passano sotto il grande ponte di ferro de l'Europe, si aprono a ventaglio prima di entrare sotto le pensiline e le grandi vetrate della Gare Saint-Lazare è visto dall'alto, con gli occhi di Roubaud, dalla finestra della camera di Madame Victoire, che vive in uno degli alloggi riservati ai ferrovieri. Prima dell'ampia scena vista dalla finestra c'è, come a stabilire un primo piano, nella stanza, il tavolo con su poggiati alcuni semplici, concretissimi oggetti (che avranno un posto importante nel dramma che si svolgerà nella stanza: il pane da una libbra, il pasticcio e la bottiglia di vino bianco).

La scena dalla finestra – i movimenti, i rumori, il fumo, i bagliori dei vetri e dei metalli – ritornerà continuamente nel primo capitolo e si alternerà alle scene drammatiche che si svolgeranno all'interno della stanza; con essa, anche se vista da una prospettiva diversa, il capitolo circolarmente si chiuderà. La stessa scena, poi, ricomparirà più avanti nel romanzo, con angolature prospettiche ancora diverse, e comparirà significativamente nel capitolo V, quando rivedremo la Gare Saint-Lazare, il fascio dei binari, la finestra della camera di Madame Victoire con gli occhi, questa volta, di Séverine, e da una prospettiva più bassa, proprio dal ponte de l'Europe, tra nuvole di vapore e colonne di fumo.

Nella prima scena noi lettori ci affacciamo insieme con Roubaud alla finestra e vediamo tutto quel mondo con i suoi occhi. Sono occhi esperti, che confrontano la stazione parigina con quella di Le Havre, nella quale Roubaud ha fra i suoi compiti proprio quello di dirigere e manovrare i movimenti dei treni. Fra notazioni abbastanza cariche di colore, fra una generale dominanza di sensazioni emananti dal ferro, dal vapore e dal fumo, si coglie, nella descrizione condotta secondo il punto di vista di Roubaud, la tendenza, tipica di chi lavora con le macchine della ferrovia, ad animarle e personificarle: c'è la locomotiva di manovra pronta e diligente, c'è l'altra grossa macchina potente, che staziona isolata con due grandi ruote divoratrici; c'è la locomotiva del treno di Caen che chiede

via libera con fischi leggeri, insistenti, come chi non ne può più dall'impazienza.

Il tono della descrizione suggerisce, in Roubaud, un rapporto tenero e attento con il mondo ferroviario; i colori sembrano quelli dei pittori impressionisti. E tuttavia la descrizione è fortemente e minacciosamente condizionata da quel dato urbanistico iniziale: la ferrovia come un trincerone che taglia in due il quartiere dell'Europe. Da quel taglio così marcato e violento derivano le nuove aperture dell'orizzonte, le ampie prospettive cittadine, e da esso derivano anche alcuni degli elementi simbolici più drammatici del romanzo.

Il capitolo secondo del romanzo è, addirittura, tutto percorso dai treni. È un capitolo chiave, nel quale assistiamo alla prima crisi di Lantier (quando egli sente risvegliarsi di dentro la «bestia») e al primo delitto. Il paesaggio desolato della Croix-de-Maufra, i personaggi che lo abitano, ciascuno prigioniero del suo destino e delle sue ossessioni, sono scossi dal continuo passaggio dei treni. Ai treni che passano rombando davanti agli occhi vigili della zia Phasie, davanti ai segnali di Misard e di Flore e infine davanti agli occhi spiritati di Jacques che si aggira per i campi in preda al suo male è dedicata un'attenzione continua. Il rombo, le luci, le vibrazioni dei treni ritmano, con la regolarità ossessiva di una rima poetica o di un leitmotiv musicale, tutto il capitolo⁵.

In un arco temporale molto ristretto (fra il tramonto e la mezzanotte), in un luogo a cui l'uniformità dei caratteri costitutivi, di ambiente e colore (desolazione, solitudine, squallore, mediocrità), conferisce le qualità del luogo chiuso e oppressivo, si concentrano in modo ossessivo episodi e segnali di morte: la zia Phasie che sta lentamente morendo avvelenata, Louisette che è morta da poco tragicamente, Jacques che è preso dal desiderio di uccidere, il delitto che viene compiuto sul treno, il cadavere gettato sulla massicciata.

La descrizione e l'evocazione di questi episodi è ritmata dal passaggio fittissimo dei treni. Vengono descritti, nel corso del capitolo, quindici passaggi di treni. Il procedimento seguito dal narratore è quello della ripetizione. Si tratta di una ripetizione a volte quasi letterale, ridondante, dello stesso motivo, con a volte gli stessi dettagli e le stesse qualificazioni; ma come è noto, la ripetizione e la ridondanza esercitano una funzione importante in una narrazione di tipo poetico. La ripetizione crea un effetto di eco tra gli episodi, sottolinea e dà importanza ad alcuni motivi. I treni così «passano», «transitano», «trasportano», «filano», «sfrecciano», i finestrini e gli scompartimenti «sfilano», le locomotive «soffia-

⁵ Un'analisi molto puntuale e attenta in Dentan [1977].

no», «urlano», «fischiano», «sibilano», «fiammeggiano», «trascinano» i treni lunghi e pesanti, pieni di folla, le carrozze illuminate e fiammeggianti. Il rumore dei treni è paragonato a un «rotolio», un «brontolio», un «brontolio sordo», un «fremito», un «trascinante fracasso», un «rombo», un «ronfo», una «ventata», un «colpo di vento», un «colpo di fulmine», una «folata tempestosa», un «colpo di tempesta», un «lampo», una «violenza d'uragano», che «scuote» la terra e le case, fa «tremare» ogni cosa, crea uno «sconquasso», ecc. ecc.

Osservando il testo originale francese si può notare che la ripetizione non riguarda solo i significati (le parole usate, le cose a cui ci si riferisce, i qualificativi messi in rilievo) ma anche l'aspetto fonico dei significanti, con l'effetto di creare echi e rime e di conferire ad alcune delle parole usate una funzione onomatopeica: «le coup de tempête des trains», «un ouragan de bruit, de fumée et de flamme», «un train très lourde, très long», «la vertige de vitesse», ecc. ecc. Basta esaminare, sotto questo profilo, brani come i seguenti: «Jacques, les yeux levés vers la fenêtre, avait regardé defiler les petites vitres carrées, ou apparaissaient des profils des voyageurs» [ediz. 1966, p. 1031]; «Malgré la vitesse, par les vitres éclairées des portières, on avait eu la vision des compartiments pleins, les files de têtes rangées, serrées, chacune avec son profil [...] la foule, la foule sans fin, au milieu du roulement des wagons, du sifflement des machines, du tintement du télégraphe, de la sonnerie des cloches» [Ivi, p. 1035].

Questi procedimenti linguistici hanno l'effetto di conferire al treno, alla forza violenta che lo anima e spinge, alla sua determinazione trascinatrice una notevole intensità semantica. Esso diviene rappresentazione simbolica dell'energia meccanica, del dinamismo di un nuovo mondo, del progresso. Diviene, in un passo che è centrale nel capitolo, una presenza personificata e gigantesca:

[...] un grande corpo, un essere gigantesco coricato sulla terra, il capo a Parigi, le vertebre lungo tutta la linea, le membra slargate con ramificazioni, i piedi e le mani a Le Havre e nelle altre città di sosta [Ediz. 1981, p. 55];

un essere nuovo che «va verso l'avvenire» e ignora quel che ai suoi due lati resta dell'uomo, «l'eterna passione e l'eterna colpa».

È possibile, tra i significati disseminati nel testo ma così fortemente messi in rilievo dalla ripetizione e dagli echi sonori che li collegano, istituire un sistema di analogie e contrapposizioni, secondo lo schema seguente:

violenza del treno, suo passaggio inesorabile e indifferente	vs.	solitudine del luogo, casa abbandonata
<i>idem</i>	vs.	la zia Phasie malata nel suo letto, abbandonata, avviata alla morte
<i>idem</i>	vs.	Jacques in preda al suo male, affascinato dalla morte, che si aggira solo e disperato nel paesaggio deserto

Quel che risulta dallo schema è evidente: se l'effetto degli echi e delle ripetizioni rendono insistenti e ossessivi nel capitolo la funzione e il tema del treno, esso ha come contraccolpo l'effetto di collegare fra loro, in un unico desolato panorama e destino di morte, il luogo e i personaggi che vi si muovono.

3. Il sistema dei personaggi della *Bête humaine* è assai intricato e non facilmente riducibile a schema. Si può, in ogni caso, tentare⁶. È possibile, anzitutto, distinguere alcuni gruppi di personaggi, caratterizzati dall'appartenenza ad ambienti e tipologie sociali abbastanza omogenei:

1) i ferrovieri, sia quelli raccolti attorno alla stazione Saint-Lazare a Parigi, sia quelli raccolti attorno alla stazione di Le Havre, sia quelli addetti ai treni che fanno la spola fra le due stazioni, sia quelli addetti alle case cantoniere e ai passaggi a livello; tutti questi personaggi sono connotati, in forma più o meno spiccata, in modo negativo, o perché litigiosi e pettegoli, o perché travolti da desideri, passioni e vizi, o perché segnati da antiche tare, o perché macchiati dal delitto; fa eccezione, a questa situazione abbastanza diffusa, e costituisce un contrappunto importante nel romanzo, la famiglia del capotreno Henri Dauvergne, che abita in uno degli alloggi dei ferrovieri di Parigi (è una famiglia allegra, colta, portatrice di sentimenti buoni e sani, e Henri rappresenta l'unica occasione d'amore positiva nella vita di Séverine);

2) i passeggeri che prendono il treno e viaggiano lungo la linea: non hanno, in maggioranza, un nome e una figura precisa; sono una folla anonima, indaffarata e festosa: borghesi parigini che vanno in vacanza o si

⁶ Può essere utile, in proposito, Philippe Hamon [1983]. Il libro di Hamon ha un'impostazione teorica generale e tratta dei personaggi di tutto il ciclo dei Rougon-Macquart, ma offre anche qualche buono spunto per la lettura dei singoli romanzi.

recano al mare per il fine-settimana, uomini d'affari, turisti stranieri; alcuni passano spesso sugli stessi treni; in due occasioni (la nevicata, l'incidente), qualche profilo si precisa, qualche personaggio prende un nome;

3) i personaggi appartenenti al mondo industriale, politico e giudiziario; rappresentano tutti, in modo più o meno evidente, la classe dirigente e imprenditoriale della Francia del secondo impero, dall'autore considerata una classe politica degenerare; spiccano, fra di essi, il Presidente Grandmorin, uomo di grande successo e popolarità ma moralmente corrotto, grande proprietario terriero divenuto funzionario dello Stato nel settore giudiziario che però ha anche convertito parte dei suoi possedimenti in capitale e investito nelle grandi imprese della modernizzazione industriale; i familiari di Grandmorin, che hanno posti di spicco nella vita provinciale di Rouen, e sono divisi fra la difesa del buon nome, l'ipocrisia e il desiderio di fare giustizia; il giudice Denizet, che è indotto in errore dalla presunzione e dal gusto delle complicazioni e tortuosità intellettuali, dal desiderio bruciante e accecante di fare carriera; il grande funzionario dello Stato Camy-Lamotte, personalmente lontano ormai dalle passioni ma finissimo conoscitore di esse, astuto, attento solo, nei suoi movimenti, o nella pratica del non-movimento, a salvare la Ration di Stato.

Sullo sfondo di questi gruppi collettivi si stagliano i personaggi principali, legati fra loro in coppie, terzetti e quartetti da rapporti di familiarità o lavoro, dalle passioni, dal delitto. Al centro dell'intrigo ci sono, inizialmente, due coppie, legate da un rapporto di solidarietà: quella di Roubaud e Séverine (che sono sposati) e quella di Lantier e la locomotiva Lison (una specie di matrimonio, in cui ha una parte importante il fuochista Pecqueux, compagno solidale di Lantier, come lui legato alla Lison, dentro un ampio sistema di rapporti d'amore, nelle stazioni di Parigi e Le Havre).

Le complicazioni che l'azione induce gradualmente nella vicenda trasformano il sistema iniziale dei rapporti: il ruolo svolto da Grandmorin nel passato introduce una divisione drammatica nella coppia Roubaud-Séverine, ma il delitto compiuto insieme dai due ribadisce l'unità della coppia dentro il nuovo inesorabile legame della complicità, che inutilmente Séverine pensa di spezzare con un altro delitto e la fuga in America; la passione che unisce Séverine a Lantier ridefinisce i rapporti esistenti all'interno del quartetto: si attenua il legame fra Lantier e la Lison (che viene ferita e muore), mentre Roubaud cerca un sostituto alla passione sessuale che lo legava a Séverine dando sfogo alla passione per il denaro e per il vino. (Nell'evoluzione del personaggio di Roubaud si sta-

bilisce gradualmente un'analogia tra lui e Misard, anche lui preda ossessiva della passione del denaro). Nel rapporto tra Lantier e Séverine cercano di insinuarsi, con conseguenze diverse e quasi tutte drammatiche, Flore, Henri Dauvergne e Cabuche. L'amore interrotto tra Lantier e la Lison mette in crisi anche la solidarietà fraterna fra Lantier e Pecqueux, introduce fra loro elementi di competitività, conduce alla rottura tragica finale.

Dentro questo sistema di personaggi ha un posto preciso, come se fosse anch'essa un personaggio, la locomotiva Lison. Si tratta di un'interpretazione legittimata ampiamente dal testo, non solo perché la Lison ha un nome umano (e femminile) ed è continuamente descritta come se avesse caratteristiche umane, ma anche perché essa assume, nel romanzo, un ruolo attivo, legandosi agli altri personaggi in precisi sistemi di interrelazione e seguendo, nel corso della vicenda, un suo itinerario, sino alla morte (analogamente, per esempio, alla zia Phasie)⁷.

I due procedimenti che caratterizzano i brani del romanzo in cui è messa in scena la locomotiva sono: 1) l'umanizzazione e quasi l'anima-zione della macchina, e 2) l'eroticizzazione della macchina.

Gli elementi a cui Zola ricorre per attribuire una vita, e una vitalità, alla locomotiva sono il movimento (che a volte, prendendo a prestito il termine usato per i cavalli, è definito un galoppo): la respirazione (il soffio, l'immenso respiro, il rantolo, ecc. ecc.), la forza istintiva selvaggia e restia a farsi addomesticare, la voracità (la locomotiva non solo divora i chilometri, ma si nutre abbondantemente di grasso), il montaggio dei tanti suoi pezzi e meccanismi, come se si trattasse di un organismo vivente con le sue parti anatomiche (le membra, le articolazioni, ecc. ecc.), la capacità di ammalarsi e infine morire. Più volte Zola attribuisce alla Lison, apertamente, un'anima, e lo fa sia quando la macchina è forte e gagliarda, sia quando emette, ferita, accanto a un cavallo anch'egli morente, gli ultimi rantoli prima di morire:

Lui l'amava la sua locomotiva, da quattro anni che la guidava. Ne aveva governate delle altre, alcune docili, certe riluttanti o coraggiose e altre poltrone; non ignorava affatto che ciascuna aveva un suo carattere, che molte non valevano gran che, come si dice delle donne in carne e ossa; perciò se lui amava proprio quella era perché le riconosceva rare qualità di brava moglie. Era dolce, obbediente, facile all'avviamento, di tenuta regolare e continua grazie alla sua buona vaporizzazione. Sostenevano che se aveva un facile avviamento,

⁷ Sulla macchina (e in particolare la locomotiva) come elemento tematico nell'opera intera di Zola e come personaggio nella *Bête humaine* ha osservazioni acute e interessanti Jacques Noiray [1981].

ciò derivava dall'eccellente banda di trasmissione delle ruote, e soprattutto dalla regolazione perfetta dei cassetti di distribuzione; perciò se vaporizzava molto con poco combustibile, la cosa veniva attribuita alla qualità del rame dei tubi e alla felice disposizione della caldaia. Jacques sapeva però che non era tutto qui, dato che altre locomotive di identica costruzione, montate con la stessa cura, non possedevano le stesse qualità. C'era l'anima, il mistero della fabbricazione, un qualcosa che la casuale martellatura imprime al metallo, che la mano dell'operaio montatore infonde ai pezzi: la personalità della macchina, la vita. [Ediz. 1981, pp. 153 s.]

La Lison, riversa sulle reni, il ventre squarciato, perdeva vapore dai rubinetti strappati, dai tubi scoppiati, in un brontolio di soffi, simili ai rantoli furiosi di un gigante. Ne veniva fuori un fiato bianco, inesauribile, in uno spargimento di densi vortici rasoterra; mentre dalla camera di combustione, le braci cadute, rosse come il sangue stesso delle sue interiora, aggiungevano il loro fumo nero. Il fumaio, nella violenza dell'urto, s'era conficcato in terra; l'intelaiatura s'era rotta facendo storcere le due longarine, e con le ruote in aria, simile a una mostruosa cavalla sventrata da una terribile cornata, la Lison mostrava le sue bielle contorte, i cilindri rotti, i cassetti di distribuzione con le aste di comando *frantumati*, tutta una *spaventosa piaga suppurata all'aria aperta*, di dove l'anima continuava a effondersi con uno strepito di rabbiosa disperazione. E proprio accanto, il cavallo che non era morto, anch'esso giaceva con le zampe anteriori amputate, anch'esso perdendo da uno squarcio al ventre le interiora. Con la testa eretta, rigida, in uno spasimo di dolore atroce, lo si vedeva rantolare con un nitrito terribile, che non era neppure percettibile tra il rombo della locomotiva agonizzante. [Ivi, pp. 294 s.]

Quella attribuita alla Lison, tuttavia, come è stato osservato, non è un'anima in senso spirituale e metafisico, bensì in senso fisico:

L'anima della Lison rimane del tutto fisica, può perdersi o alterarsi, come dopo le riparazioni successive all'arresto nella neve; legata alla presenza visibile del vapore, e non al fluido elettrico, essa è priva di qualsiasi prolungamento metafisico; la perfezione che essa designa, concreta e palpabile come è essa stessa, è quella del capolavoro meccanico e non dell'oggetto sovranaturale. [Noiray, 1981, p. 381]

Ma la Lison non è solo un essere animato, è un essere femminile dotato di una forte attrattiva erotica. Gli elementi a cui Zola ricorre per ottenere l'effetto di erotizzazione sono soprattutto il movimento, la vitalità, la giovinezza e il respiro. Per esempio:

Mentre il camino ronfava e la Lison a poco a poco entrava in pressione, Jacques le si aggirava intorno, l'ispezionava, in ogni parte, cercando di scoprire

perché quella mattina aveva mangiato più grasso del solito. E non riusciva a trovare nulla, così lucente e pulita, a testimonianza delle vigili e tenere cure del suo macchinista. Di continuo lo si vedeva strofinare, lucidare; soprattutto all'arrivo, la sfregava vigorosamente, come si strofinano i cavalli fumanti dopo una lunga corsa, ed ancora calda, ne approfittava per pulirla meglio dalle macchie e dalle sbavature. Non la sforzava mai, le imprimeva una marcia regolare, evitando i ritardi che implicano poi spiacevoli aumenti di velocità. In tal modo avevano vissuto insieme con tanta armonia. [Ediz. 1981, p. 154]

Di rado aveva sentito la Lison tanto remissiva; la possedeva, la cavalcava a suo piacimento con l'assoluta volontà del padrone; e tuttavia non transigeva in severità, trattandola da bestia domata da cui c'è sempre da stare in guardia. [Ivi, p. 159]

Lanciò la Lison con tutta la sua massa, con tutto il peso del treno che essa trascinava e pervenne contro il muro che sbarrava la linea. Vi fu un terribile colpo, come quello del boscaiolo che affonda la scure, e la forte struttura di ferro e di ghisa della locomotiva si mise a traballare. Ma non poté ancora passare, s'era fermata, fumante, tutta tremante per l'urto. Allora, in due altre riprese, Jacques dovette rinnovare la manovra, indietreggiò, si scagliò contro la neve per trascinarla; e ogni volta la Lison, irrigidendo le reni, intoppava di petto col suo respiro furioso di gigante. Infine parve riprendere fiato, tese i muscoli di metallo in un supremo sforzo e passò. [Ivi, p. 201]

Una controprova dell'importanza dell'elemento del respiro, per caratterizzare vitalmente ed eroticamente la locomotiva, è il fatto che in tutte le descrizioni dedicate nel romanzo agli incontri amorosi di Séverine, viene messo in rilievo il respiro prima accelerato e poi rappacificato della donna e anche del suo amante:

Le si era fatto tanto vicino che nei baffi sentiva il fiato caldo di lei. [Ivi, p. 148]

Offriva da bere golosamente il suo respiro, solo per uno slancio di amicizia. [Ivi, p. 172]

Non potevano vedersi, i loro fiati li avvolgevano come in una vertigine, nell'annullamento di tutto quanto li circondava. [Ivi, p. 178]

Si possedettero, ritrovando l'amore in fondo alla morte, nella stessa dolorosa voluttà delle bestie che si sventrano quando sono in calore. Si percepiva soltanto il loro affannoso respiro. [Ivi, p. 236]

L'erotizzazione della macchina ha, nella vicenda del romanzo, un posto importante. All'inizio il rapporto che unisce Jacques alla macchina è

un rapporto sereno, sublimato e perfetto, superiore a ogni possibile rapporto fisico con una donna. Privo di qualsiasi pulsione di morte, sentito come gioco, esso consente persino il rapporto a tre, con Pecqueux. A questo rapporto, nello svolgimento della vicenda, si sostituisce un rapporto con un oggetto d'amore che non ha più nessun carattere di gioco. Alla donna di ferro si sostituisce la donna di carne. E questo significa per Lantier il precipitare verso la follia e la morte.

4. Il romanzo di Zola si presenta come una descrizione naturalistica di luoghi, ambienti, episodi condotta con la precisione del verbale di un'inchiesta giudiziaria. Un fenomeno stilistico come quello della ripetizione, facilmente riscontrabile nella partitura retorica della scrittura, serve tuttavia a mettere in rilievo il sistema tematico profondo del romanzo e a sottolineare il carattere fortemente chiuso e ossessivo del mondo rappresentato.

Ci sono altri elementi, più decisamente narrativi, che svolgono un'analoga funzione e contribuiscono a conferire al libro il suo carattere di storia esemplare e simbolica, fortemente drammatica, determinata nel suo svolgimento, come un'antica tragedia, dalle forze oscure del destino, da quelle della colpa individuale, da quelle dei conflitti e delle prepotenze sociali.

Ci sono una serie di oggetti che svolgono la funzione di presenza ritornante e ossessiva nell'azione, con evidente valore simbolico. Si possono ricordare:

- il piccolo anello d'oro con serpentello e testa di rubino, donato a suo tempo da Grandmorin a Séverine che diviene, per un *lapsus* della donna, il pretesto scatenante della rivelazione a Roubaud della vera natura del rapporto fra Séverine e il suo protettore e quindi l'occasione della consumazione della violenza e del delitto. L'anello è d'oro, quasi a significare la volontà di riparazione dell'atto di violenza con un dono corruttore di ricchezza. Esso ha una rossa testa di rubino, con un richiamo implicito a un motivo cruciale che comparirà due volte nel romanzo: la «chiazza rossa» proiettata dalla stufa nella camera in cui, nel capitolo VII, in una notte di passione, Séverine confesserà a Jacques il delitto, facendosi complice; e la «stanza tappezzata di damasco rosso» alla Croix-de-Maufra, in cui si è svolta a suo tempo la violenza contro Séverine e in cui lei stessa verrà infine assassinata. Nella scena dell'assassinio si insisterà molto su questo, si parlerà di «tutto quel rosso che fiammeggiava nella camera» [ediz. 1981, p. 325] e si descriverà Séverine: «tra quella rossa tappezzeria, tra quelle tende rosse, lei, per terra, versava molto sangue; un fiotto rosso le ruscellava tra i seni» [ivi, p. 333]. L'a-

nello ha, inoltre, come motivo decorativo il serpentello, con un implicito richiamo culturale al serpente tentatore di Adamo ed Eva, richiamato anche nell'atto con cui Roubaud, in un accesso di rabbia, lo getta a terra e schiaccia sotto i piedi.

– il coltello del delitto, con il manico d'avorio e la lama lucente. Esso è stato, simbolicamente, regalato da Séverine a Roubaud in sostituzione di un altro da lui perso: è come se lei gli mettesse in mano l'arma con cui lui ucciderà e alla fine lei stessa verrà uccisa. Egli in un primo tempo lo guarda, ne ammira la lama, ci si taglia le unghie. Poi, nel momento della lite furibonda, quando Séverine legge negli occhi del marito il desiderio di ucciderla, è proprio lei a scorgere il coltello aperto sul tavolo e a temere che egli l'afferrì e la uccida (con un'anticipazione evidentissima di quanto avverrà più tardi, nella stanza tappezzata di rosso, con Jacques). Poi è lui, Roubaud, che vede il coltello luccicante sul tavolo e si sente balenare nella mente il progetto di uccidere con esso Grandmorin. Il coltello, più tardi, ricompare a Le Havre, nella casa di Roubaud e Séverine: è il «bel coltello nuovo comprato dalla moglie e che il marito aveva piantato nella gola dell'amante. Lavato semplicemente, era lì in fondo a un cassetto, e la vecchia Simone qualche volta se ne serviva per tagliare il pane» [ivi, p. 165; cfr. anche p. 184]. Quindi il coltello compare nella confessione di Séverine a Jacques e nelle domande insistenti di lui e, durante la crisi ossessiva di Jacques, si duplica, quasi per effetto di evocazione fantastica, in un altro coltello, piccolo e a punta, posato sullo stesso tavolo su cui era stato posato il coltello del delitto, che Jacques afferra e prende con sé, deciso a uccidere. Ma poi ricompare il vero coltello del delitto, nell'appartamento dei Roubaud a Le Havre e Séverine, per la seconda volta, lo dona a un uomo che lo userà per uccidere, e questa volta per uccidere lei. Jacques lo porta con sé, si immagina più volte di usarlo contro Roubaud e infine se lo rivede davanti, luccicante, messo lì di nuovo da Séverine, sul tavolo della stanza rossa alla Croix-de-Maufrais, pronto per il delitto.

– il danaro e l'orologio rubati alla vittima. Questi oggetti si caricano anch'essi, gradualmente, di una valenza simbolica. Sono una presenza ossessiva, nascosti in un buco dell'impiantito di legno, nell'appartamento dei Roubaud, fonte di turbamento, di rimorso, di attrazione perversa, e ricompaiono più volte, svolgendo la funzione dell'elemento tentatore, nel progressivo deteriorarsi dei rapporti della coppia. Il gruzzolo nascosto sotto l'impiantito si duplica anch'esso, rinviando a un altro gruzzolo, nascosto non si sa dove dalla zia Phasie e cercato con applicazione maniacale e ossessiva da Misard. L'orologio viene anch'esso, come il coltello, donato da Séverine a Jacques e ricompare, dopo l'incidente ferro-

viario, messo in salvo da Séverine, che lo ha recuperato dalle tasche di Jacques, nella stanza rossa alla Croix-de-Maufrais, e infine ricompare, come cimelio feticistico, nello stambugio di Cabuche, per inchiodarlo inesorabilmente come prova di un delitto che non ha commesso e per cui viene accusato. Il motivo dell'orologio può forse essere stato suggerito da un racconto di Edgar Allan Poe *The Tell-Tale Heart* (*Il cuore rivelatore*).

Si potrebbero elencare altri oggetti, che svolgono nel racconto una funzione simbolica, come per esempio la lettera occultata, vera prova del delitto, scritta da Séverine a Grandmorin sotto dettatura del marito e finita nelle mani di Camy-Lamotte; o la casa che i Roubaud ereditano dall'uomo che hanno assassinato: la casa infaustamente e minacciosamente «situata di traverso» o «di sghembo», che ha questa collocazione simbolica a seguito della violenza esercitata sul paesaggio dall'industrializzazione ferroviaria (che ha «tagliato» a mezzo un giardino e mutato la prospettiva della costruzione) e che diviene essa stessa lo sfondo su cui vengono perpetrate dagli uomini le loro violenze.

Ma la partitura narrativa del romanzo è ricchissima anche di ricorrenze e anticipazioni, di episodi che significativamente si rinviano l'un l'altro. Do solo qualche esempio. Fra le macrosequenze che si presentano sotto forma di anticipazione e ripetizione si può ricordare che l'intero capitolo che descrive il treno fermo per la neve anticipa il successivo capitolo che descrive il treno fermo per l'incidente (stesso luogo, stessi protagonisti, ecc. ecc.). Fra le sequenze più brevi si possono ricordare quella che chiude il capitolo primo, con la scena del treno lanciato a tutto vapore che «niente poteva più fermare» [ediz. 1981, p. 44], che anticipa, con il passaggio dall'espressione metaforica a quella letterale, la scena finale del romanzo; oppure quella che descrive la scena del carro del cavapietre con le ruote bloccate sui binari nel capitolo II, che anticipa la successiva scena dello stesso carro bloccato che provoca l'incidente nel capitolo X; o l'improvvisa evocazione, in Roubaud, del tempo in cui con una «forza brutta» faceva l'operaio, e non ancora il capostazione, e spingeva i vagoni, che anticipa la forza brutta con cui si getterà sulla moglie o compirà il delitto; o la descrizione del piacere che Flore prova ad attraversare – come una cavalla, o come una locomotiva – «di galoppo», la galleria, sentendo i treni «ronfare» [ivi, p. 60], che anticipa la successiva scena del suo suicidio e della locomotiva che le piomba contro e l'investe, con una serie di connotazioni erotiche e di morte; o la scena di Jacques che scivola lungo la caldaia della locomotiva, all'esterno, sul treno in corsa, per andare a ingrassarla, «e il vento furioso, oltre che accecarlo, minacciava di spazzarlo via come un fuscillo» e «aveva sentito la morte

passargli vicino» [ivi, p. 193], che anticipa la scena in cui il giovane cadrà dalla locomotiva in occasione dell'incidente e ancor più quella finale del macchinista e del fuochista che cadranno entrambi dalla locomotiva; o la microsequenza che descrive le grida allegre e festose delle piccole Dauvergne, che echeggiano dalla stanza accanto sia nell'appartamento di mamma Victoire a Parigi, sia, alla fine, nella casa orribile della Croix-de-Maufra, mettendo in rapporto fra loro i luoghi della violenza, della confessione, della complicità e del delitto, con una specie di contrappunto musicale.

5. Il romanzo, come risulta dai materiali preparatori e dalla struttura stessa del testo, è costruito attorno a due grandi temi: 1) quello della ferrovia e dei treni, come componenti di un mondo che si sta riorganizzando economicamente e socialmente e lanciando verso il progresso e la modernità, ma anche di un mondo in cui la presenza nuova della macchina trasforma profondamente la vita umana, il sentimento del tempo, il sentimento dello spazio, il rapporto con la natura; e 2) quello della persistenza, nella struttura fisica e mentale della soggettività uomo, di forze istintive arcaiche, tare ereditarie, istinti di perversione, di morte e di follia, che toccano specificamente la sfera del sesso, della passione amorosa, della famiglia. È a questi temi centrali che rinvia, sostanzialmente, il titolo stesso della *Bête humaine*.

Dai manoscritti preparatori risulta⁸ che il titolo definitivo fu trovato dall'autore dopo una lunga serie di tentativi e varianti, fra cui, per esempio: *Sous le progrès*, *Les Fauves*, *La Soif du sang*, *Le monde en marche*, *L'instinct*, *Fleur de sang*, *Le meurtre ancestral*, *L'Inconscient*, *Le crime héréditaire*, *Sans remords*, *Le monstre*, *L'homme primitif*, *L'Accident*, *Le couteau*, *Civilisation*, *Pluie rouge*, *Bêtes fauves*, *La folie homicide*. L'espressione poi scelta per il titolo finale non era nuova sotto la penna di Zola, e Henri Mitterand ne ricorda alcune occorrenze in scritti precedenti del romanziere.

Il titolo definitivo non è privo di ambiguità. Esso si riferisce, naturalmente, anzitutto all'«altro», alla bestia che abita in Jacques, il protagonista, e a cui rimandano molti passi del romanzo. Ma può anche riferirsi, altrettanto legittimamente, alla macchina, alla locomotiva, che in tutto il romanzo viene animalizzata e paragonata a una bestia, e anche umanizzata, come se avesse un istinto e una capacità di reazione psicologica.

Il sistema tematico di questo romanzo così denso e compatto è assai più ampio. Accanto al tema dello sviluppo economico della società in-

⁸ Su questo punto sono molto utili le note di Henri Mitterand alla *Bête humaine* [ediz. 1966], pp. 1758 s.

dustriale compare, con un notevole e significativo sviluppo, quello della gestione politica del processo economico, con forme diffuse di sopruso, corruzione, asservimento di tale processo a interessi di ceti ristretti e prepotenti, con asservimento, lavoro bruto, impoverimento e miseria degli strati sociali più bassi (abbrutiti dalla miseria, dai mali sociali, dalle perversioni dell'istinto), con giganteschi e ciechi scontri fra le nazioni e le grandi potenze, che portano ai massacri della guerra.

In non pochi episodi del romanzo si assiste così a forme di complicazione della struttura tematica, con episodi e personaggi in cui, per esempio, alla forza dell'istinto erotico si sostituisce quella dell'avidità del denaro e del suo potere corruttore (Misard, Roubaud), o altri in cui alla violenza brutale con cui può esprimersi l'istinto erotico si accompagna o sostituisce la violenza altrettanto brutale della macchina, o quella dell'istinto di morte, dallo scoppio individuale della follia e del delitto sino allo scoppio collettivo della guerra.

Sul tema della follia, che è certamente uno dei temi centrali del romanzo, si è soffermato con grande acutezza Gilles Deleuze in un bellissimo saggio [1969], muovendo da una pagina famosa del capitolo II, nella quale il narratore, per definire la malattia mentale di cui è vittima Lantier, usa il termine di *fêlure*, alludendo a una specie di incrinatura, anche fisica, delle menti tarate, che viene trasmessa ereditariamente. Il saggio di Deleuze, d'impianto filosofico, psicanalitico e letterario, è complesso e ricco di suggestioni e ha fornito elementi non solo alla discussione filosofica sulle ideologie della follia, ma anche a non poche interpretazioni simboliche della *Bête humaine*.

Deleuze si muove, nel suo discorso, su vari livelli interpretativi, integrabili fra loro: 1) un livello fisico-biologico, nel quale, fondandosi sulla distinzione fra *piccola* e *grande eredità* (l'una «somatica», l'altra «germinale»; l'una come luogo degli istinti, l'altra come luogo della patologia e dell'incrinatura), egli porta l'attenzione, appunto, sulle cellule riproduttrici che trasmettono l'incrinatura anche da un corpo sano all'altro; 2) un livello psicologico o psicanalitico, nel quale, fondandosi sulla distinzione fra coscienza e inconscio e, parallelamente, fra istinti e incrinatura, egli esamina il diverso tipo di rapporto e di reazione che si costituisce fra i personaggi e gli oggetti: gli istinti possono di volta in volta fissarsi (sotto forma di reazione e attaccamento, non di sentimenti) su oggetti come il vino, il danaro, il potere, la donna; l'incrinatura è un Istinto superiore e potente, che opera secondo la retorica del silenzio anziché del rumore, e che si esprime sotto forma di attaccamento alla distruzione e alla Morte; 3) un livello sociale, nel quale, fondandosi sulla distinzione fra le classi sociali, egli rapporta gli istinti fisico-biologici e le reazioni psicologiche

da essi suscitate alle condizioni di vita esistenti nei diversi ambienti storico-sociali; 4) un livello retorico-narrativo, nel quale, fondandosi sulle grandi distinzioni retoriche di origine aristotelica, come dramma ed epica, Deleuze introduce una differenza fra le storie che raccontano la trasmissione ereditaria degli istinti da una persona all'altra, che rappresentano il mondo sotto forma di Dramma, e quelle che raccontano la trasmissione ereditaria dell'incrinatura da un corpo all'altro, che rappresentano il mondo sotto forma di Epica e conferiscono alle singole storie proporzioni grandiose e tragiche, come avviene nelle saghe familiari, nelle storie delle generazioni, nelle vicende dei popoli.

6. È possibile, sulla base delle suggestioni derivanti dai saggi di Deleuze e di altri critici, estendere ulteriormente l'analisi del romanzo oltre l'individuazione dei procedimenti stilistici e narrativi che lo caratterizzano, cercando di prendere in esame la rete, assai ampia, dei significati disseminati nel testo e di identificare alcuni dei significati più profondi, che assumono un più evidente carattere simbolico.

Se si esamina, per esempio, da questo punto di vista, il capitolo II del romanzo, quello che narrativamente e stilisticamente cerca, come abbiamo visto, di costruire lo sfondo ferroviario dell'azione, si possono fare alcune interessanti osservazioni⁹.

Una delle aree semantiche che risultano non solo ampiamente presenti ma anche caricate di possibili significati simbolici è quella rappresentata dalle parole francesi *couper*, *coupure*, *coupé*, *casser*, *rompre*, *trancher* (in italiano: tagliare, taglio, scompartimento, spezzare, rompere, frangere, troncare, ecc. ecc.). La linea ferroviaria taglia i campi e i giardini ed è a sua volta tagliata dal passaggio a livello. Il paesaggio è tagliato da montagnole e da profonde trincee. La galleria taglia la montagna, spezza il paesaggio, separando questa zona desolata dal resto del mondo dei viventi. Gli esseri umani hanno i corpi troncati o spezzati dai treni. La Lison ha una biella spezzata. Il passaggio del treno, con il suo fracasso, spezza la voce in gola a chi parla. L'assassino con il coltello taglia la gola alla vittima. Jacques quando fugge per i campi taglia il percorso prendendo le scorciatoie. Il suo cervello presenta un'incrinatura, ecc. ecc.

L'identità dei termini, la ripetizione delle parole, la pluralità dei significati, la ricchezza delle espressioni sinonimiche ottengono lo scopo di attivare e intensificare i rapporti reciproci di questa rete semantica. Il

⁹ Anche per questo aspetto dà suggerimenti molto utili il saggio citato di M. Dentan [1977].

paesaggio è violentato dalla ferrovia; gli uomini a loro volta divengono strumenti e vittime di violenza. L'assassinio avviene in un *coupé*. Jacques prende di nuovo coscienza del suo male e del suo tragico e inesorabile destino di morte quando vede Flore che taglia con le forbici delle corde. Dal momento simbolico il testo passa a un possibile momento allegorico o addirittura mitologico: Flore, vergine indomita e potente, dal fisico statuario, rappresentata con le corde e le forbici in mano, diviene una Parca.

Un'altra delle aree semantiche presenti e attivate nel testo, ampiamente e non solo nel capitolo II, è quella rappresentata dalle parole francesi *trou*, *abîme*, *caverne*, *vallée*, *vallon*, *gueule*, *fond* (in italiano: buco o tana, abisso, caverna, vallata, vallone, gola, fondo). Il paesaggio attorno alla Croix-de-Maufras è pieno di avvallamenti, di buchi e di precipizi; il luogo desolato dove vive la zia Phasie è un buco lontano da tutti gli esseri viventi; le gallerie aprono buchi e fori profondi, come pozzi e sotterranei, nelle montagne. La zia Phasie deve aver nascosto in qualche buco o angolo sperduto il suo gruzzolo e Misard scava, scava per cercarlo. Più tardi Roubaud e Séverine, anche loro, nascondono i soldi e gli oggetti rubati alla vittima in un buco. Anche in questo caso, e forse in modo ancor più stringente, attorno a quest'area semantica si viene costruendo un insieme di significati simbolici, che pian piano acquistano una valenza mitologica. Il male che colpisce Jacques è una fessura; quand'esso lo prende, egli si sente come precipitare in un pozzo senza fondo, in un abisso buio, e sente il bisogno di andare a nascondersi nel fondo dei boschi. Pian piano l'immagine si trasforma e acquista nuovi e più profondi significati: il buco diviene una tana, abitata dalle bestie feroci, una caverna, dove si sono svolti, nei tempi lontani e bui, i primi conflitti mitologici e le prime tragedie dell'umanità primitiva.

Molti elementi del romanzo assumono una valenza simbolica, se non addirittura mitologica. Basta pensare alla sistemazione dei luoghi (la Croix-de-Maufras, dove si incrociano tutti i personaggi, le passioni e gli eventi); ai nomi dei personaggi (Misard, che aggiunge un suffisso dispregiativo in *ard* a una radice collegata con la parola *misère*; Flore, che ha il nome di una dea antica; Pecqueux, il cui nome assomiglia a quello dello studioso delle ferrovie Pecqueur, ecc. ecc.); alla partitura dei colori (il rosso acceso di paesaggi, luoghi, eventi sanguinosi, contro il colore pallido, bianco, lunare, nebbioso di alcuni altri momenti); ai rapporti e legami fra i personaggi (la contrapposizione tra la Lison, macchina di fuoco, e Séverine, che all'inizio si presenta come una donna frigida, e il successivo sistema delle sostituzioni); al gioco delle temperature (il freddo

di certi momenti di terrore e il caldo soffocante dei momenti di passione o di offuscamento dei sensi), e così via.

Uno dei primi, fra i critici contemporanei, che ha posto con forza il problema dell'interpretazione simbolica e mitologica della *Bête humaine* è stato Jean Borie, che nel libro su *Zola et les mythes* (1971) ha dedicato un intero capitolo al tema della bestia umana, collegandone i vari elementi (macchine a vapore, fucine, laboratori dei fabbri ferrai) con l'antropologia mitologica di Zola e soffermandosi a lungo, inoltre, su un altro campo di significati simbolici e mitologici, quello della casa e della famiglia.

Molte intuizioni e indicazioni di lettura suggestive sono venute anche da Michel Serres, che in un importante libro su Zola [1975] ha introdotto un'analisi minutissima della pagina iniziale della *Bête humaine*, partendo da osservazioni fonetiche, come l'abbondanza delle «o» e delle «a» (espressione del caldo del pomeriggio, ma anche, secondo Serres, firma dell'autore, che aveva appunto un nome in cui ricorrono le vocali «o» e «a»). Il libro di Serres è pieno di interpretazioni degli elementi simbolici del romanzo (l'antitesi chiuso/aperto; la fuga in America come sogno di trasformazione del carbone – il materiale che caratterizza il lavoro di Jacques – in oro, connesso con i facili successi e arricchimenti dei cercatori; e così via).

Un altro critico, Roger Ripoll, ha cercato di dare, in una grossa tesi di dottorato sull'intera opera di Zola [1981], una sintesi riassuntiva delle interpretazioni critiche in chiave simbolica della *Bête humaine*. Secondo Ripoll è proprio un elemento mitico che tiene insieme gli ingredienti disparati del romanzo e questo elemento mitico è soprattutto da identificare con il treno, materializzazione dell'inconscio e di potenze ignote e perturbanti.

Un altro critico ancora, Auguste Dezalay [1983], cercando di identificare, nell'opera immensa di Zola e anche nella *Bête humaine*, i segreti della fascinazione, si è soffermato sulle ricorrenze tematiche e narrative, attribuendo loro un significato fortemente simbolico. In particolare, fra i temi del romanzo, si è soffermato su quello dei legami familiari, ricercandone la dimensione simbolica nella rappresentazione del divieto antropologico e tragico dell'incesto, e su quello della scena arcaica primaria, che proietta sulla storia dell'umanità un passato di colpa e di violenza.

Le pagine più affascinanti, fra quelle dei critici, rimangono forse, in ogni caso, quelle di Roland Barthes.

Si consideri il quadro con cui si apre il romanzo: dalla finestra, dove un personaggio si affaccia (e noi con lui), si vede la stazione Saint-Lazare come in

una miniatura, con i binari sottili come fil di ferro, le piccole macchine, i giardinetti degli scambi; lo si direbbe un plastico: *La Bestia Umana* comincia con questo gioco per bambini, ma così amato dai grandi al punto che esiste persino, credo, un nome per designare questi maniaci dei trenini in miniatura: vengono chiamati «ferroviaristes». Nessun dubbio: Zola non fu un «ferroviariste», un amatore dei treni. Per lui il treno ha queste due funzioni: storica e ludica. Si tratta, se si può dirlo, di un gadget, di un oggetto di civiltà.

A questo oggetto, così ricco di significati simbolici, Zola impone una trasformazione propriamente letteraria: tratta il treno in forma epica: lo annette a una mitologia e lo inserisce in un racconto.

L'epoca era all'insegna del ferro, Eiffel lo aveva usato al posto della pietra in architettura, e il treno, non bisogna dimenticarlo, è la strada ferrata. Ora si sa che nella mitologia il ferro è prodotto da Vulcano, il dio del fuoco; dagli abissi esce oscuro e infiammato ed è contemporaneamente profondità e fuoco, desiderio (per la sua incandescenza originaria) e delitto (per i colpi che lo forgiano); è fatalità (per il suo indurirsi).

La *macchina* (per una sineddoche significativa si dà generalmente il nome di macchina alla locomotiva) racchiude tutta questa simbologia: *La Bestia Umana* è il romanzo del Desiderio [...], del Delitto, del Destino (che in questo caso è la tara ereditaria di cui Lantier è vittima). Zola vi aggiunge un'immagine, la macchina rappresenta la femmina, chimera che riunisce in sé la donna e la bestia. Questa metafora pervade tutto il libro: Zola se ne compiace, la sfrutta, la varia, la esaurisce e *La Bestia Umana* risulta così, alla lettera, un grande poema: un discorso che non smette mai di inventare nuovi significanti per un unico e sempre uguale significato; la femmina-animale che col suo odore provoca il maschio, come una cagna. Lo stesso titolo è doppiamente metaforico: *La Bestia Umana* è da un lato la macchina (oggetto antropomorfo) e dall'altro l'uomo (desiderio abbruttito). [Ediz. 1981, pp. 9 s.]

7. Esistono, della *Bête humaine*, due versioni cinematografiche, opera di due grandi registi e con l'intervento di attori famosi, che si prestano a un'attenta analisi comparata delle sceneggiature e delle due rese filmiche tra di loro e con il romanzo originario.

Nel 1938, in Francia, con il romanzo di Zola si è misurato uno dei maestri del cinema francese, Jean Renoir, che già nel 1924, agli inizi della carriera, aveva tentato una versione filmica di un romanzo di Zola, *Nana*. Il film, fedele nel titolo al romanzo da cui era tratto (ma in Italia uscì con il titolo di pessimo gusto *L'angelo del male*), introduceva non poche variazioni, a cominciare dall'ambientazione nel Novecento e dall'attenzione rivolta alla psicologia del personaggio di Séverine, seducente e provocante (interpretata da Simone Simon). Di Lantier (interpretato da Jean Gabin) era dato un ritratto molto dettagliato e perspicace, ma anche con un forte alone romanticheggiante. Una grande attenzione era ri-

volta all'ambiente di lavoro di Lantier e al mondo dei treni e delle ferrovie. Attenuato era il tema psichico della tara ereditaria e rafforzato era invece il tema della polemica sociale. Il film, che si avvaleva della fotografia di Curt Courant, della scenografia di Eugène Lourié della musica di Joseph Kosma, e che aveva tra gli interpreti, oltre a Gabin, Simon e Fernand Ledoux (nella parte di Roubaud), lo stesso Jean Renoir (nella parte di Cabuche) è giustamente famoso per alcune brillanti soluzioni formali (le inquadrature lunghe, gli inquieti movimenti della macchina, la lunga carrellata iniziale, che sintetizza il viaggio Parigi-Le Havre, con lo sfilare del paesaggio ferroviario visto dagli occhi stessi del macchinista Lantier).

Nel 1954 un altro grande regista, il viennese, emigrato negli Stati Uniti, Fritz Lang, ha girato un nuovo adattamento del romanzo di Zola, con il film americano (prodotto dalla Columbia) intitolato *Human Desire* (titolo italiano *La bestia umana*). Fra i suoi collaboratori: Alfred Hayes, sceneggiatore; Burnett Guffey, fotografo; William Kiernan, scenografo; Daniele Amfitheatrof, compositore della musica; Aaron Stell, addetto al montaggio. Fra gli attori: Glenn Ford (nella parte di Jeff Warren, versione americana di Lantier), Gloria Grahame (nella parte di Vicky Buckley, la nuova Séverine; in un primo tempo si era pensato a Rita Hayworth), Broderick Crawford, Edgar Buchanan, ecc. ecc. La vicenda, trapiantata in America e nell'epoca presente, è notevolmente cambiata. Non c'è più la locomotiva a vapore e Jeff conduce una locomotiva elettrica (ma nel film si fa un grande uso, e molto suggestivo, di scene ferroviarie). Il tema, di cui il treno rimane un supporto, non è più quello della follia ereditaria, ma quello della passione sfrenata che unisce un uomo e una donna. Il finale, secondo le regole del cinema hollywoodiano, è lieto. Il film è, tuttavia, tecnicamente molto raffinato e da molti considerato un capolavoro. Il regista francese François Truffaut, recensendolo nel luglio 1955 su «Arts», scrisse:

La Bête humaine di Renoir è composto di lunghe sequenze e inquadrature molto brevi, mentre *Human Desire* è girato in brevi sequenze e lunghe inquadrature e così ha un ritmo completamente diverso [...] *Human Desire* possiede le qualità caratteristiche dei film di Fritz Lang. È un film solido e forte, un bellissimo blocco i cui margini taglienti seguono le regole classiche del montaggio, le immagini sono nette, brutali e ognuna ha la propria bellezza [...]. Il raffronto tra le due opere è molto interessante poiché rivela come due dei massimi autori cinematografici, di fronte allo stesso argomento, divergano nel trattare il contenuto e la forma riuscendo entrambi a fare uno dei migliori film della propria carriera.

Il critico americano Andrew Sarris, parlandone nel 1967 su «The Village Voice», ha scritto:

Mentre *La Bête humaine* di Renoir è la tragedia di un uomo già segnato dal destino, preso nel flusso della vita, il rifacimento di Lang con il titolo *Human Desire* è l'incubo dell'uomo pulito preso nei fili ingarbugliati del destino. Ciò che ricordiamo in Renoir sono i volti di Gabin, Simon e Ledoux. Ciò che ricordiamo in Lang sono i disegni geometrici di treni, binari e le angolazioni espressive. Come Renoir sta per l'umanesimo, Lang sta per il determinismo. Come Renoir è preoccupato per la situazione dei suoi personaggi, Lang è ossessionato dalla struttura della trappola.

La cattedrale gotica e la stazione ferroviaria: da Ruskin a Hardy

1. Una funzione essenziale, nel costituire la tradizione culturale di opposizione al treno e alla ferrovia, e nel darle una forte base ideologica, l'ha avuta John Ruskin. Il rapporto di Ruskin con le ferrovie e con i treni non fu mai molto buono neppure sul piano biografico delle esperienze e dei gusti¹. Già nel 1831, in una lettera al padre, che aveva scritto un resoconto entusiastico di un viaggio compiuto sulla nuova ferrovia Manchester-Liverpool², egli esprimeva il suo disgusto per «il viaggio a vapore che corre via sibilando» e aggiungeva: «Penso che preferirei piuttosto viaggiare comodamente nella nostra graziosa carrozza o carrozzella verde e godercela un mondo»³. Più tardi, nel 1857, Ruskin si impegnava personalmente in un movimento di opposizione all'estensione della ferrovia da Windermere a Ambleside, nel Lake District, vicino a Coniston, il villaggio dove risiedette per anni e dove oggi è sepolto.

Nei suoi scritti, quelli autobiografici e quelli saggistici, la ferrovia entra a costituire alcune importanti contrapposizioni ideologiche, relativamente alla velocità alienante del nuovo mezzo per viaggiare (rispetto al movimento più lento e più umano della carrozza), agli effetti che la meccanizzazione del lavoro e del trasporto ha sul paesaggio naturale e su quello urbano e alla costituzione, con la stazione ferroviaria, di un luogo di incontro per la civiltà industriale e la celebrazione dei suoi riti (e il disorientamento dei suoi soggetti), radicalmente contrapposto alla cattedrale gotica, luogo di lavoro, incontro e culto collettivo della civiltà tradizionale.

Sulla contrapposizione fra la carrozza dei viaggi di un tempo e i treni

¹ Dei moltissimi libri e studi su Ruskin, cito quelli che danno un certo spazio al problema del suo rapporto con le ferrovie: Evans [1970], Hunt [1982], Hardman [1986], Brooks [1987].

² Ma lo stesso padre di Ruskin esprime, in altre occasioni, sentimenti ostili verso le ferrovie, soprattutto quando seppe che il suocero di suo figlio si trovò nel 1848 in grosse difficoltà economiche, avendo investito capitali nelle ferrovie francesi.

³ V. A. Burd (a cura di) [1973], p. 248.

con cui, bene o male, egli stesso ha dovuto viaggiare molto spesso per tutta la vita, Ruskin si è soffermato in una pagina famosa di scrittura di memoria, in *Praeterita* (1885-89):

I poveri schiavi e sempliciotti moderni che si lasciano trascinare come bestiame, o legname, attraverso i paesi che essi si immaginano invece di visitare, non possono avere la minima idea delle gioie complesse, e ingegnose speranze, che nei tempi antichi accompagnavano la scelta e l'allestimento delle carrozze da viaggio. Anzitutto i problemi meccanici, della robustezza – combinata con un'agile mobilità – e della sistemazione stabile e sicura di persone e bagaglio; poi l'effetto maestoso ottenuto per meglio confondere gli spettatori plebei; l'astuto disegno e la distribuzione di compartimenti nascosti sotto i sedili, cassetti segreti sotto i finestrini, tasche invisibili sotto le guarnizioni imbottite, al riparo dalla polvere, e accessibili soltanto attraverso fessure insidiose, o aperture negromantiche simili alla porta a trabocchetto di Aladino; la collocazione dei cuscini là dove non potevano sgusciar via, l'arrotondamento degli angoli per un più delicato riposo; gli intelligenti attacchi e le molle delle tendine; il montaggio perfetto dei finestrini, dai quali veramente dipende almeno per metà la comodità di una carrozza da viaggio; e l'adattamento di tutti questi lussi concentrati alle varie probabilità di chi si sarebbe seduto lì dentro e in che punto si sarebbe seduto, nel piccolo appartamento che sarebbe stato per cinque o sei mesi virtualmente la sua casa, tutto questo era esso stesso un viaggio immaginario, dotato di ogni piacere, e di nessuna delle scomodità, proprie dei viaggi *funzionali*. [...]

Per una carrozza familiare di simile solida costruzione, con i suoi bagagli, e il carico di sei o più persone, quattro cavalli naturalmente erano necessari per farle fare un tratto di strada sufficiente; e una mezza dozzina di attacchi di quel tipo erano tenuti in serbo in ogni stazione di posta. [...]

I cavalli francesi, e più o meno tutti quelli impiegati nelle grandi linee di comunicazione europee, erano trottratori speciali grossi e gagliardi, adatti al loro lavoro anche più del necessario; disadorni, lunghi di coda, bonariamente scostumati, pronti a nitrare e a ruzzare fra loro ogni volta che ne avevano il destro; accortamente costanti nel loro lavoro; ubbidienti quasi sempre alla voce dei cocchieri, o alle redini quando ci fosse stato bisogno di un ordine più esplicito; mai neppure sfiorati dalla frusta, che veniva usata soltanto per esprimere la fiera che il cocchiere provava per sé e i propri cavalli o per far scostare i veicoli che si paravano innanzi ostruendo la strada o per avvisare tutti gli abitanti dei villaggi e città attraversati quel giorno che persone distinte li stavano onorando con la loro transitoria presenza. [Ediz. 1903 e ss., XXXV, pp. 29-32]

Ruskin ha espresso la sua ostilità ai treni, e la preferenza per i viaggi

in carrozza, in parecchi altri suoi scritti⁴. Sulla velocità eccessiva del viaggio in treno si è soffermato in una pagina di *Modern Painters* (*Pittori moderni*):

La cosa più importante, secondo me, è accontentarsi del minimo cambiamento possibile. Se la nostra attenzione è vigile e i nostri sentimenti si trovano in una situazione di equilibrio, una curva della strada con una casa sul ciglio, che prima non abbiamo visto, è un cambiamento per noi del tutto sufficiente; se ci muoviamo velocemente e *captiamo* due case in una volta, ebbene, questo è già troppo: perciò, per una persona dalla sensibilità equilibrata, un comodo viaggio su una strada normale, di non più di dieci/dodici miglia al giorno, è il modo di viaggiare più gradevole; viaggiare diventa cioè una cosa ottusa in proporzione esatta alla velocità del viaggio. [Ediz. 1903 e ss., V, p. 370]

Sulla locomotiva, come macchina affascinante, che rivela tutto il suo potenziale minaccioso e perturbante quando emette il suo fischio, Ruskin, echeggiando Thoreau, scrive un'altra pagina interessante in *The Cestus of Aglaia* (*Il cinto di Aglaia*): è una pagina che rievoca i viaggi in treno che egli faceva per recarsi a Bradford:

Non riesco a esprimere lo stupore riverente, l'umile senso di abbattimento che io provo talvolta quando osservo una locomotiva che tira il fiato in una stazione ferroviaria, e penso a quanto lavoro c'è nelle sue spranghe e ruote, e che specie di uomini devono essere quelli che scavano dalla terra il nero minerale di ferro e lo forgiano per trarne QUESTO! Quale assemblaggio di facoltà precise e potenti in essi; un potere più che umano sulla roccia ormai fusa o le spirali del fuoco, che sono incatenate, e trattate infine con grande finezza e con la precisione dell'orologiaio; colpi di martello degni dei Titani che traggono, dalla lava, questi cilindri luccicanti e valvole che rispondono a tempo, e barre scanalate, che si toccano l'un l'altra con flessuose contorsioni da serpente, muovendosi silenziose e con presa onnipotente; anatomia infinitamente complessa di acciaio attivo, al cui paragone lo scheletro di una creatura vivente può apparire, a un osservatore poco attento, rozzo e volgare – una semplice secrezione morbosa, un puntello fosfatico alla carne! E gli uomini che hanno inventato questo oggetto – l'hanno forgiato, gli hanno con il loro tocco dato questa calma levigata e potente, l'hanno predisposto al compito che gli è assegnato, e trionfando l'hanno visto adempiere a quel compito nella misura massima della loro volontà – che cosa quegli uomini hanno sentito e pensato di questa mia debole mano, che timidamente traccia una fievole striscia di acquarello, impossibile per me da guidare, fin che crea l'ombra imperfetta di qualcos'altro – puro fallimento in ogni mossa, e disap-

⁴ Per esempio in un passo (e anche in una nota esplicativa) di *Fons Clavigera* [1903 e ss.], XXVIII, pp. 247 s. e 612. Cfr. anche XXXVI, p. 62.

punto infinito; che cosa, ripeto, possono pensare di me questi Geni che dominano il ferro? E che cosa devo io pensare di loro? Ma, quando io sono giunto a questo punto di reverenza, ecco che quella cosa irragionevole lancia a sorpresa un fischio come lo strido unanime di mille avvoltoi, che mi lascia tremante e dolorante di fisica pena per un mezzo minuto; e mi assicura, nella mia lenta ripresa, che della gente capace di sopportare che una simile musica suoni frammezzo a loro è poco probabile che sia disposta, più tardi, a sentirsi accarezzare le orecchie da melodie dolci di zampogna o canti pastorali. E allora io forse sono condotto a meditare un poco sulla natura spirituale della decima musa, che ha inventato questo strumento grazioso e guida le sue modulazioni con i colpi energici del fuochista; a meditare, inoltre, sulla portata che questa invenzione può avere sulle altre parti della melodia parnassiana dell'educazione inglese. [Ediz. 1903 e ss., XIX, pp. 60-62]

La contrapposizione tra la cattedrale gotica e la stazione ferroviaria compare in due passi importanti degli scritti di Ruskin: nel libro ormai classico *The Seven Lamps of Architecture* (*Le sette lampade dell'architettura*, 1849) e nella conferenza, tenuta alla scuola di Bradford nel 1864, intitolata *Traffic* (*Traffico*). Il primo passo contiene, oltre alla condanna dell'architettura delle stazioni ferroviarie, un giudizio generale molto negativo sui viaggi in ferrovia:

Un'altra delle tendenze strane e dannose dei giorni nostri è l'ornamentazione delle stazioni ferroviarie. Ora, se c'è un posto al mondo in cui la gente è privata di quel tanto di disposizione e libertà d'animo che sono necessari alla contemplazione della bellezza, questo è la stazione. È il vero tempio della scomodità e l'unico atto caritatevole che il suo costruttore dovrebbe indirizzarci sarebbe quello di mostrarci, nel modo più semplice possibile, come scapparne via al più presto. L'intero sistema del viaggio per ferrovia è destinato a gente che, avendo fretta, è in una condizione, in quel momento, meschina. Nessuno che potesse farne a meno, che avesse il tempo d'andarsene a zonzo per le colline e tra le siepi dei prati invece che tra i tunnel e i binari, viaggerebbe in quella maniera; e quelli che lo facessero, quanto meno mancherebbero del senso del bello in modo tanto pronunciato da non aver bisogno di essere messi alla prova di fronte alla stazione. La ferrovia, in tutti i suoi aspetti, è una faccenda che riguarda solo gli affari pressanti, e bisogna venirne fuori il più rapidamente possibile. Essa trasforma l'uomo da viaggiatore in pacco vivente. L'uomo, in quel tratto di tempo, si è allontanato dalle caratteristiche più nobili della sua umanità a vantaggio del potere planetario della locomozione. Non chiedetegli di ammirare alcunché. Sarebbe come chiedere al vento. Portatelo salvo alla meta, lasciatelo presto: solo di questo vi sarà grato. Tutti i tentativi di compiacerlo in altro modo sono solo una presa in giro, e insulti alle cose con cui vi sforzate di farlo. Non c'è mai stata pazzia più flagrante e impertinente di qualsiasi ornamento anche piccolo in-

trodotto nelle ferrovie o nelle cose che le riguardano. Tenetele lontane dai luoghi frequentati, fatele passare traverso i più brutti paesi che potete trovare, descrivetele per quella cosa miserabile che esse sono, e spendete soldi solo per aumentare la loro sicurezza e velocità. Date generosi salari a servitori efficienti, prezzi alti per gli industriali buoni, stipendi abbondanti per abili operai; fate che il ferro sia forte, i lavori in muratura solidi e le vetture robuste. Forse non sono lontani i tempi in cui non sarà facile attendere a queste prime necessità: aumentare le spese in altre direzioni è pura follia. Meglio sotterrare oro nelle massicciate che adoperarlo nelle decorazioni delle stazioni. Pensate che possa esserci un solo viaggiatore disposto a pagare un biglietto più caro sulla South Western, perché le colonne della stazione di testa sono coperte con i geroglifici di Ninive? – avrà semmai ancor meno interesse per gli avori di Ninive al British Museum; o un viaggiatore sulla North Western, perché il tetto della stazione di Crewe ha dei parapetti che fanno molto vecchia Inghilterra? Proverà meno piacere nel vedere i loro prototipi della Crewe House. L'architettura ferroviaria ha, o dovrebbe avere, una sua propria dignità se fosse lasciata a fare il suo lavoro. Nessuno si sognerebbe di mettere degli anelli sulle dita di un fabbro al lavoro con la sua incudine. [Ediz. 1891, pp. 219-22]

Il secondo passo, inserito in un discorso abilmente rivolto alla comunità dei cittadini che lo stanno ascoltando, mette esplicitamente in contrapposizione la cattedrale gotica dell'età medievale e la stazione ferroviaria dell'età moderna:

È passato molto tempo da quando avete costruito una grande cattedrale, e quanto ridereste di me se vi proponessi una cattedrale in cima a una di queste vostre colline, per farne un'Acropoli! E però i vostri terrapieni ferroviari, più vasti delle mura di Babilonia; le vostre stazioni ferroviarie, più vaste del tempio di Efeso, e innumerevoli; le vostre ciminiere, tanto più potenti e costose dei pinnacoli di una cattedrale [...] tutto questo è costruito in onore della vostra grande dea del Progresso; essa ha dato forma, e continuerà a dar forma, alla vostra architettura, finché voi continuerete ad adorarla; ed è proprio inutile chiedere a me quali costruzioni si debbano fare per lei; lo sapete assai meglio di me. [Ediz. 1903 e ss., XVIII, p. 448]

Il sistema ideologico e concettuale elaborato da Ruskin e da altri pensatori a lui affini è stato trasformato in potente sistema di metafore narrative e rappresentative nell'opera di non pochi scrittori inglesi, contraddittoriamente impegnati a denunciare con passione i mali del mondo moderno e a rappresentarne, con forza conoscitiva, le lacerazioni prodotte nella vita naturale e sociale e nella sensibilità dell'uomo che nel mondo

moderno si è trovato a vivere. Fra i numerosi esempi possibili, mi soffermo su uno, quello di Thomas Hardy.

2. È noto ai critici⁵ e ai lettori quanto sia importante, nei grandi romanzi di Hardy, il sistema di immagini e simboli (elementi del paesaggio naturale, oggetti della vita quotidiana, gesti e cose del mondo rurale o artigianale, oggetti dell'abbigliamento umano, testi e tradizioni culturali, dalla Bibbia alla letteratura popolare, e così via) che fa da sostegno semantico profondo alle vicende, alle contrastanti passioni e ai contrastanti destini dei suoi personaggi.

Tra gli elementi che vanno a costituire la complicata rete semantica, che da Hardy viene investita di significati simbolici, ci sono alcune delle grandi contrapposizioni di cose, idee e valori che costituiscono l'immaginario culturale del mondo ottocentesco alle soglie della modernità: penso alle contrapposizioni campagna-città, campi coltivati-brughiera, natura-cultura, antico-moderno, paganesimo-cristianesimo, lavoro-piacere, donna-uomo, anima-corpo, spirito-materia, arte-tecnica, uomo-macchina, artificialità-genuinità, ecc. ecc. Sicuramente un posto importante, in quell'ampia rete di elementi simbolici, ce l'hanno anche il treno e la stazione ferroviaria: elementi la cui presenza sembra gradualmente circondare, penetrare e percorrere, con la sua rumorosa novità e le sue potenzialità di radicale trasformazione del paesaggio naturale, dei modi di vita e di lavoro, delle forme di comunicazione, quella regione dell'Inghilterra meridionale sul cui sfondo Hardy ha collocato le vicende dei suoi romanzi e che ha chiamato, con un nome fittizio ma abbastanza trasparente, la regione del Wessex.

A tutti verrà subito in mente, credo, il romanzo del 1894, da molti considerato il suo capolavoro, *Jude the Obscure* (*Jude l'oscuro*); ma credo che non vadano trascurate, in uno studio sulla tematica dei treni e delle stazioni, altre sue opere di narrativa. Una preziosa indicazione, al riguardo, viene da una breve nota di David Lodge:

⁵ Ricordo, fra quelli più interessanti, M. Millgate [1971] e [1982]; R. Gittings [1975-78] e [1978]; G. Sertoli [1975-76]; L. St. J. Butler [(a cura di) 1977] e [1978]; J. Bayley [1978]; R. Sumner [1981]; I. Gregor [1974]; P. Boumelha [1982]; P. J. Casagrande [1982]; R. E. Fitch [1982]; M. Springer [1983]; F. R. Giordano Jr. [1984]; J. Goode [1988]; R. Morgan [1988]. Molto importante, come è noto, il saggio che D. H. Lawrence dedicò a Hardy nel 1914 (ediz. 1985). Molto significativo (e discusso) il fatto che J. I. M. Stewart, scrivendo (nel 1963) il volume finale della *Oxford History of English Literature*, abbia deciso di concentrare l'attenzione solo su otto grandi scrittori, elevandoli al canone di classici moderni, e fra questi abbia posto per primo Thomas Hardy, seguito da James, Shaw, Conrad, Kipling, Yeats, Joyce e Lawrence.

La ferrovia, che comincia a estendere i suoi tentacoli nel Wessex in *The Woodlanders* [Gli abitanti dei boschi] e in *Tess of the d'Urbervilles* [Tess dei d'Urbervilles], sembra rinchiudere completamente il territorio di *Jude the Obscure*, e provvede il tipico mezzo di trasporto per i suoi personaggi. E in effetti una tale attenzione è prestata all'uso della ferrovia, specialmente da parte di Jude, ai problemi, alle ironie e alle frustrazioni di quel tipo di viaggio – l'attesa per le coincidenze, i treni perduti, i viaggi in campagna programmati – che non sembrerà fantasioso interpretare la ferrovia (un sistema chiuso che consente una mobilità strettamente limitata ai suoi utilizzatori) come un simbolo della vita in questo romanzo. [1981, p. 201]

Alla lista di Lodge credo che si possa tranquillamente aggiungere anche *The Mayor of Casterbridge* (Il sindaco di Casterbridge). I romanzi citati, scritti fra il 1886 (*The Mayor*) e il 1895 (*Jude*)⁶ sono quelli conclusivi nella carriera di narratore di Hardy ed è interessante che in essi venga, fra l'altro, rappresentata la lenta penetrazione della ferrovia nel paesaggio antico e rurale del Wessex.

Non è difficile, anzitutto, stabilire una contrapposizione molto precisa fra due modi di movimento e trasporto degli esseri umani, quelli espressi, da una parte, dai verbi inglesi *to walk*, o *to wander* (con i sinonimi *to go on foot*, *to travel*, *to ramble*, *to roam*, *to stroll*, *to traipse*, *to perambulate*, ecc. ecc.) e dall'altra parte dai verbi *to ride* e *to drive*. È una contrapposizione molto forte in Hardy, che ha profonde radici socio-economiche e antropologiche: essa segna, sul piano socio-economico, il salto fra l'antica società rurale dei villaggi contadini autosufficienti e al massimo coadiuvati nel lavoro dei campi o nella provvigione dei mezzi minimi di sussistenza da braccianti giornalieri o stagionali, piccoli artigiani o venditori ambulanti (che si muovevano a piedi da un villaggio all'altro) e la nuova società agricola industrializzata, caratterizzata da un rapporto assai più frequente con le città-mercato, dall'introduzione graduale di macchine e mezzi di locomozione, da una specializzazione crescente del lavoro e delle professioni. Ma la contrapposizione ha anche un suo forte spessore culturale: basta pensare all'esperienza religiosa del pellegrinaggio, con le sue radici medievali e le sue lunghe persistenze nel-

⁶ Indico le edizioni utilizzate e, fra parentesi, i rimandi abbreviati a cui farò ricorso: *The Mayor of Casterbridge*, a cura di M. Seymour-Smith, Harmondsworth, Penguin, 1987 (*The Mayor*); *The Woodlanders*, a cura di J. Gibson e con un'introduzione di I. Gregor, Harmondsworth, Penguin, 1986 (*The Woodlanders*); *Tess of the d'Urbervilles*, a cura di D. Skilton e con un'introduzione di A. Alvarez, Harmondsworth, Penguin, 1985 (*Tess*); *Jude the Obscure*, con una postfazione di A. Alvarez, New York, Signet, 1980 (*Jude*). I corsivi nelle citazioni sono miei.

la cultura; alle contraddittorie reazioni con cui, nella società moderna, vengono accolti personaggi e popoli legati per ragioni diverse all'esperienza del vagabondaggio e della migrazione, dall'ebreo errante al mendicante allo zingaro; al ruolo centrale che nell'immaginario letterario dei romantici tedeschi, inglesi e francesi, da Goethe a Wordsworth, ha avuto il tema e la pratica della *Wanderlust*, del *Wanderer*, del *Wandering Hero*, del *Promeneur solitaire*, del poeta impegnato in una poetica *Excursion*. Con l'azione del camminare (e i verbi inglesi *to walk* e *to perambulate*) è collegata, inoltre, l'antica pratica sociale del corteggiamento e del primo rapporto amoroso, che nel linguaggio della società rurale venivano espressi, come nota lo stesso Hardy con un po' d'ironia, con l'espressione *to walk with*:

Che Mr. Farfrae si fosse messo «a passeggiare» proprio con la figliastra di quel bancarottiere di Henchard, con tante ragazze che c'erano in giro, divenne argomento consueto delle chiacchiere in città, essendo da quelle parti usato il semplice termine ambulatorio «passeggiare» per indicare il corteggiamento. (*The Mayor*, p. 383)

Non è privo di significato, credo, che in tre dei romanzi su quattro la pagina d'apertura presenti un personaggio o dei personaggi che si spostano a piedi da un luogo all'altro ed entrano camminando, stanchi, carichi dei loro fardelli, nel territorio in cui si svolgerà la vicenda (nel quarto romanzo, *Jude the Obscure*, la scena d'inizio vede la partenza di un maestro di scuola, che lascia il villaggio su un carro coperto):

Una sera di tarda estate, prima che il diciannovesimo secolo avesse raggiunto un terzo del suo corso, un giovane e una donna, quest'ultima con in braccio un bambino, si avvicinavano al grosso villaggio di Weydon-Priors, nell'Upper Wessex, a piedi. (*The Mayor*, p. 69)

Il viandante che, per amore di antichi ricordi, cercasse di seguire la traccia della carrozzabile abbandonata che scendeva quasi in linea verticale da Bristol sino alla costa meridionale dell'Inghilterra, si troverebbe durante la seconda metà del viaggio nelle vicinanze di alcune ampie distese boschive, frammischiate da coltivazioni di meli. (*The Woodlanders*, p. 41)

Una sera dell'ultima parte di maggio un uomo di mezza età camminava verso casa da Shaston al villaggio di Marlott, nella vicina vallata di Blackmore o Blackmoor. Il paio di gambe che lo sostenevano erano malferme, e c'era una tendenza nella sua andatura che lo faceva inclinare un poco a sinistra dalla linea dritta. (*Tess*, p. 43)

Il maestro lasciava il villaggio e tutti sembravano esserne dispiaciuti. (*Jude*, p. 13)

Un'osservazione non molto dissimile si può fare per i finali dei quattro romanzi, nei quali i personaggi rimasti in vita dopo i drammi e le intricate vicende tendono, spesso anche letteralmente, ad allontanarsi in punta di piedi, camminando lungo le strade della vita:

Due persone camminavano svelte, quasi inconsapevoli dell'erta faticosa [...]. Sembravano ansiose di allontanarsi dalla vista delle case e dei loro simili, e questa strada offriva il mezzo più rapido per farlo. Benché giovani, camminavano con la testa china, e i raggi del sole sorridevano spietati su quel portamento di dolore [...].

Sul cornicione della torre era fissata una lunga asta. Gli occhi dei due viandanti erano inchiodati su di essa. Pochi minuti dopo il suono dell'ora qualcosa si mosse lentamente lungo l'asta e si dispiegò nel vento. Una bandiera nera [...].

I due, che guardavano in silenzio, si chinarono a terra, come in preghiera, e restarono così a lungo, totalmente immobili: la bandiera continuò silenziosa a sventolare. Non appena ebbero raccolte le forze, si alzarono, si presero per mano e continuarono il cammino. (*Tess*, pp. 488-90)

Ma anche all'interno dei romanzi, nei punti cruciali dello svolgimento delle vicende, nei passaggi fra un capitolo e l'altro, è soprattutto sulle strade, nel corso o alla fine di lunghi viaggi a piedi, che i personaggi vivono le loro peripezie, fanno nuovi incontri, subiscono mutamenti interiori o esteriori. Do solo qualche esempio, dal romanzo molto bello e inquietante del 1884 *The Woodlanders*. All'inizio di un capitolo:

Winterborne affrettò il passo verso Sheraton Abbas senza troppa eccitazione e neppure agitazione [...].

Arrivato all'inizio di un lungo viottolo piatto, che aveva stroncato il fiato a molti *viandanti* al tempo in cui, per la maggioranza, *viaggiare voleva dire camminare*, vide davanti a sé la figura svelta di una giovinetta in zoccoli, tutta concentrata nel cammino con la risoluta determinazione che tradisce uno scopo più che un desiderio di piacere. Presto le fu vicino abbastanza da riconoscere Mary Smith. Clic, clic, clic facevano gli zoccoli; e la ragazza non girò neppure il capo. (*The Woodlanders*, p. 74)

In un altro passo:

E così queste persone dai destini convergenti proseguirono insieme la strada, finché il percorso della carrozza e quello di Winterborne si diramarono, ed egli si diresse a Little Hintock [...]. (*The Woodlanders*, p. 85)

Al termine di un capitolo:

Erano discesi nuovamente nella valle in un punto in cui le loro strade si separavano. Winterborne proseguì lungo la strada maestra che si teneva fuori dal bosco ceduo, mentre Grace aperse un cancello che in esso immetteva. (*The Woodlanders*, p. 263)

Nel mondo reale-immaginario del Wessex c'è tutta una zona geografica che mantiene a lungo le caratteristiche del mondo antico e rurale, in alcuni punti addirittura primitivo e selvoso. È un mondo che è a un tempo antico e modellato nei secoli dalle attività umane, dall'utilizzazione e cura dei boschi, dalla pastorizia, dalle povere culture di rape e di grano, dall'allevamento assai più grasso e fecondo del bestiame da latte e da carne.

È un mondo attraversato da vari tipi di camminamenti e percorsi: sentieri, viottoli, mulattiere, piste per cavalli, stradine, vie maestre, strade a pedaggio per le diligenze, viali alberati, vie maestre, strade di scorrimento veloce (nella terminologia di Hardy: *footways, lanes, bridlepaths, highways, roads, streets, turnpikes, avenues, thoroughfares*). In una simile topografia sono ancora ben visibili i tracciati delle strade romane, un tempo percorse dalle legioni di Cesare, e in alcune zone appartate e remote sopravvive intatto l'antico mondo primitivo:

la *Via* senza siepi [...] era il percorso originario tracciato dalle legioni dell'Impero [...]. (*The Mayor*, p. 385)

[...] attraverso l'antica campagna la cui superficie non era mai stata smossa più sotto della misura di un dito, e semmai forse era stata scalfita dalle zampe dei conigli e più tardi sfiorata dai piedi delle tribù primitive. I tumuli lasciati da queste, grigiastri e ispidi di erica, si protendevano dalle terre più alte con la loro rotondità verso il cielo, quasi fossero i seni ricolmi di Diana Multimammia ivi coricata supina. (*The Mayor*, p. 406)

I vari tipi di vie che attraversano questo mondo sono percorsi principalmente a piedi, oppure da un'ampia gamma di veicoli, da quelli più antichi e tradizionali a quelli più moderni, da quelli più adatti alla povera gente dei campi a quelli dei signorotti e dei gentiluomini di città: il cavallo da soma o quello scattante da corsa, il carro di campagna trainato dai buoi, il carro chiuso del corriere, la diligenza, la carrozza a quattro ruote, il barroccio, il calessino elegante (nella terminologia di Hardy: *farmer's waggon, cart, van, coach, carriage, rig, trap* e *buggy*).

In questo mondo il villaggio è immerso senza soluzione di continuità

nella natura e questo succede anche ad alcune cittadine, non ancora divenute centri manifatturieri come certe città «che sono corpi estranei posati, come massi su una superficie, su un mondo verde con cui nulla hanno in comune». (*The Mayor*, p. 130)

Il villaggio ha una sua vita omogenea e compatta, segnata dalle stagioni, dalle variazioni atmosferiche, dalle feste rituali, dal suono delle campane. I giovani in amore «camminano insieme»; quando vanno a fare una merenda nei boschi, essi vanno *gipsying*. (*The Woodlanders*, p. 83)

Le singole regioni del paese hanno le loro caratteristiche peculiari, legate alle particolarità della natura e alla separatezza delle tradizioni. Prima dell'arrivo «amalgamante»⁷ della ferrovia, due luoghi come quelli in cui principalmente si svolge la vita di Tess dei d'Urbervilles, pur giacendo alla distanza ravvicinata di venti miglia, sono separati da invisibili barriere, da linee di attrazione che spingono verso punti cardinali diversi:

La gente di campagna che viveva chiusa in quello spazio commerciava in direzione nord e ovest, viaggiava, corteggiava e si ammogliava in direzione nord e ovest, pensava in direzione nord e ovest; quelli che stavano su quest'altro lato invece rivolgevano le loro energie e attenzioni principalmente in direzione est e sud. (*Tess*, p. 123)

Le macchine agricole quando arrivano in questo mondo suscitano stupore, inquietudine, vera e propria avversione⁸. I lavori sono eseguiti secondo le più antiche tradizioni e i più antichi mestieri. I carri si muovono sulle vie anguste annunciandosi con campanellini scossi dai cavalli in movimento. Nessun rumore artificiale o fischio di macchina; solo antichi rumori della natura e antichi messaggi:

In questa sera quieta di tarda estate qualunque suono sorgesse in quel distretto così appartato – il cinguettio di un uccello, il richiamo di una voce, il movimento di una ruota – si estendeva oltre i cespugli e gli alberi sino a distanze inusitate. (*The Woodlanders*, p. 362)

Mentre la popolazione ordinaria gettava occhiate casuali su quel mondo meraviglioso di linfe e foglie che si chiamava il bosco di Hintock, Giles e Marty ne avevano fatto l'oggetto di nitide contemplazioni. Essi erano posseduti da quei delicati misteri come da una scontata sapienza; avevano imparato a leg-

⁷ *Tess*, p. 123: «gli effetti amalgamanti di una ferrovia che circumallacci la regione». Si tratta di una frase non presente nell'edizione originaria del 1891 e aggiunta nell'edizione del 1912.

⁸ Sulle macchine agricole, descritte come mostri paurosi ed inquietanti: *The Mayor*, pp. 238-49; *The Woodlanders*, p. 421; *Tess*, pp. 404 s.

gere quei geroglifici come scrittura ordinaria: le visioni e i suoni della notte, dell'inverno, del vento, della tempesta, frammezzo a quelle spesse ramaglie, che per Grace avevano qualcosa di perturbante, di sovranaturale persino, per essi erano delle semplici occorrenze le cui origini, continuazioni e leggi sapevano prevedere. (*The Woodlanders*, p. 399)

In questo mondo la ferrovia porta con sé un'accelerazione brusca delle trasformazioni, un cambiamento profondo della vita economica, la ristrutturazione degli insediamenti umani e degli assetti urbanistici, un effetto amalgamante sulla vita dei villaggi e le sue espressioni linguistiche e culturali, un diverso orientamento dei rapporti e dei percorsi della comunicazione.

A lungo il nuovo mezzo rimane ai margini della parte più interna e appartata del Wessex, quella in cui si svolgono due dei quattro romanzi. Le sue linee girano attorno alla regione, penetrano all'interno a poco a poco e per gradi. Nel villaggio di Casterbridge (in realtà Dorchester), che è la scena principale di *The Mayor of Casterbridge*, al momento dell'azione del romanzo, la ferrovia si è avvicinata con una delle sue diramazioni, ma è ancora a qualche miglio di distanza: la gente per andare a Londra deve recarsi a prendere il treno nella città vicina; ma i carrettieri e trasportatori di merci sanno che il loro destino è ormai segnato⁹. Il villaggio immaginario di Little Hintock, in cui si svolge gran parte di *The Woodlanders*, è ancor più protetto, in mezzo ai suoi boschi, sopra la Vale of Blackmore. La gente, per prendere il treno, si reca a Sheraton Abbas (in realtà Sherborne). Lontano, ad Amburgo in Germania, fra stazioni e treni, ha una tragica fine la storia d'amore di Fitzpiers e Mrs Charmond.

I luoghi dove si svolgono gli altri due romanzi, *Tess of the D'Urbervilles* e *Jude the Obscure*, sono ormai toccati direttamente o indirettamente dalla ferrovia e attraversati dai treni. In *Tess* l'area del South Wessex in cui si svolge il romanzo ha al centro un altipiano cretaceo su cui nessuna ferrovia si è ancora arrampicata (p. 371), ma è ormai percorso tutto attorno dai binari e costellato di stazioni. In *Jude* le aree del North Wessex e del Mid-Wessex che fanno da sfondo all'azione e che comprendono città come Christminster (cioè Oxford), Melchester (Salisbury), Shaston (Shaftesbury), Aldbrickham (Reading) e Stoke-Barehill (Basingstoke) sono ormai percorse in più direzioni dalle linee ferroviarie.

⁹ *The Mayor*, p. 339: «La ferrovia aveva allungato uno dei suoi bracci verso Casterbridge in quel tempo, ma le mancavano ancora parecchie miglia per raggiungerlo»; p. 396: «Io trasporto, sa, le mie merci avanti e indietro, anche se, con questo sistema di trasporto senza cavalli che sta diventando così comune, verrà presto la fine per il mio mestiere».

I due romanzi meritano, per questo, un'analisi che cerchi di stabilire il ruolo che il treno, la ferrovia e la stazione ferroviaria hanno all'interno del complesso sistema tematico e simbolico della narrazione. In particolare meritano un'attenta considerazione, in rapporto al sistema simbolico dei luoghi e dei mezzi di trasporto, i due personaggi femminili principali: Tess e Sue.

In *Tess*, va anzitutto notato che quasi tutti i personaggi e in particolare i due protagonisti, Tess e Clare, vanno moltissimo a piedi. Oserei anzi dire che le azioni dell'andare a piedi, del muoversi con un veicolo e del muoversi con lo speciale veicolo meccanico rappresentato dal treno sembrano costituire una delle contrapposizioni semantiche e narrative profonde e significative del romanzo.

Tess è un personaggio appartenente alla terra e al mondo rurale. Essa sembra addirittura incarnare, agli occhi del narratore, il particolare destino differenziato della donna in quanto tale, nella sua specificità sessuale – sulla base di una lunga interpretazione ideologica delle vicende della Genesi secondo il racconto biblico e le successive narrazioni. In un passo in cui è rappresentata una scena edenica e primigenia e Tess compare nelle vesti di madre feconda, in mezzo a una campagna abbondante di frutti, nel mese d'agosto, il narratore introduce un commento attorno al

[...] fascino che una donna acquista quando diviene parte integrante della natura aperta, e non è semplicemente un oggetto ivi deposto come normalmente succede. Un uomo di campagna è una persona in campagna; una donna di campagna è una porzione della campagna; ha in un certo senso perso i suoi margini, assorbito l'essenza di ciò che la circonda e si è assimilata in esso. (*Tess*, pp. 137 s.)

Tess percorre in lungo e in largo, spesso con lunghissime camminate, i luoghi della sua vicenda, che sono anche quelli del suo apprendimento delle regole di vita e del suo duro lavoro: si forma alla vita e all'esperienza non solo leggendo le molte scritte e i messaggi che si presentano ai suoi occhi da muri o cartelli, ma anche ascoltando i discorsi dei compagni di strada, dei predicatori nelle chiese, dei compagni di fatica. Fra questi messaggi, spesso stesi in forma di aforismi, versetti, proverbi, *golden opinions*, filastrocche, canti popolari, c'è anche la saggezza del trattatista del Cinquecento Roger Ascham:

Grazie all'esperienza troviamo la via breve dopo un lungo vagabondare. (*Tess*, p. 149)

Forte di tutta questa esperienza, se Tess arriva su una cresta di montagna e guarda giù il paesaggio, con una prospettiva a volo d'uccello, sa leggere i lineamenti del terreno e giudicare la condizione economica e sociale del luogo, le atmosfere e i diversi costumi di chi vive in quelle terre e villaggi.

Quando essa accetta di farsi trasportare da un veicolo, questo sistematicamente si trasforma in uno strumento negativo del destino, per lei e per lo sviluppo narrativo del suo personaggio. Ciò avviene già la prima volta, quando Tess ingenuamente sale sull'elegante calessino del suo futuro seduttore e cerca disperatamente di resistere alle bravate e agli approcci del suo compagno di viaggio. A rafforzare il valore simbolico di queste e delle successive vetture che si incaricano di volta in volta di sconvolgere Tess fisicamente e psicologicamente e di dare una spinta ulteriore allo sviluppo della sua vicenda verso la tragedia finale¹⁰, c'è una potente immagine che ricorre in tutto il romanzo, con il valore di un segnale ossessivo di predestinazione: è la leggendaria carrozza maledetta dei suoi antenati d'Urbervilles, nella quale un d'Urbervilles del Cinquecento ha commesso un omicidio, e che si dice appaia come un fantasma ai discendenti ogni volta che un uguale destino li minaccia. Una qualche fattezze di quella carrozza sembrano averla due veicoli importanti nella vicenda d'amore fra Tess e Clare: la carrozza coperta che li porta alla celebrazione del loro matrimonio – essendo inverno ed essendo la chiesa lontana, sono costretti, infatti, ad andare in vettura (*to drive*)¹¹ – e, ancor prima, il carro su cui si recano insieme di notte per portare il latte dalla fattoria dove lavorano sino alla vicina stazione ferroviaria.

La notte del viaggio sul carro, una notte fredda e piovosa, è anche la notte della rivelazione del loro amore sventurato, e mette per la prima volta Tess in rapporto diretto con la stazione ferroviaria. Si tratta di un passo molto interessante. Tess e Clare passano vicino a un'antica, fosca residenza dei d'Urbervilles, poi si avvicinano alla stazione, che compare come una luce lontana:

Essi avanzarono lentamente, in quella distesa d'ombra che quasi li toccava, verso un punto in cui una fievole luce cominciava a rivendicare la sua presenza, un luogo dove, di giorno, una striscia irregolare e capricciosa di fumo bianco su un fondo verde scuro segnalava i momenti intermittenti del contatto fra il loro mondo appartato e la vita moderna. La vita moderna esten-

¹⁰ Una funzione non diversa la svolge la macchina trebbiatrice, sulla quale è costretta a lavorare faticosamente un'intera giornata, con uno scuotimento continuo e un rumore assordante: *Tess*, pp. 404-406.

¹¹ *Tess*, p. 278.

deva i suoi tentacoli di vapore tre o quattro volte al giorno in quel punto, toccava le esistenze native e rapidamente ritirava i suoi tentacoli, come se ciò che aveva toccato non le fosse congeniale.

Raggiunsero la fievole luce, che emanava dalla lampada affumicata di una stazioncina ferroviaria: una povera stelluccia terrestre e tuttavia in certo senso più importante per la fattoria Talbothays e per l'umanità che non le stelle celesti rispetto alle quali faceva da così umiliante contrasto. I bidoni di latte fresco furono scaricati sotto la pioggia, mentre Tess cercava un po' di riparo sotto un vicino agrifoglio.

Poi ci fu il sibilo di un treno, che arrivò scivolando quasi senza rumore sui binari bagnati, e il latte fu rapidamente caricato, un bidone dopo l'altro, sul carro merci. La luce della locomotiva balenò per un momento sulla figura di Tess, immobile sotto il grande agrifoglio. Non c'era cosa che potesse apparire più aliena, rispetto a quelle manovelle e ruote rilucenti, di questa ragazza così poco affettata, dalle braccia tonde nude, il viso e i capelli bagnati di pioggia, l'atteggiamento sospeso di un leopardo benigno a riposo, l'abito di tela stampata senza tempo e senza moda, la cuffia di cotone gocciolante sulla fronte. Tess salì di nuovo accanto al suo innamorato, con la muta obbedienza tipica a volte delle nature appassionate; essi si avvolsero di nuovo tutt'attorno e fin sopra la testa e le orecchie il telone e tornarono a immergersi nella notte ormai densa. (*Tess*, pp. 250 s.)

Il passo è ricco di elementi simbolici estremamente significativi, che danno profondità all'episodio e lo collegano strettamente con alcuni dei nodi centrali del romanzo. Si tratta di elementi organizzati secondo una precisa logica di contrapposizioni: il cielo notturno illuminato dagli astri e il mondo terreno immerso nell'ombra e illuminato dalle luci della stazione ferroviaria; le luci, che brevemente illuminano il viso di Tess, e l'oscurità, nella quale essa si nasconde, mentre il suo compagno sembra quasi scomparso dalla scena; i rumori e i silenzi; il mondo rurale antico e appartato e il mondo della modernità che si insinua in quel mondo con luci attenuate, rumori attutiti dalla pioggia e il fischio lacerante ridotto a un sibilo da serpente. Non ci sono dubbi che Tess, con i suoi tratti fisici, il suo portamento, il suo abbigliamento fuori moda, la sua natura appassionate resa calma e silenziosa dalla tensione del momento, ritirata come un leopardo benigno sotto l'ombra del sacro agrifoglio, appartenga totalmente al mondo degli astri, della terra, dell'immobilità rurale, sia fortemente aliena (*foreign*) al mondo affettato (*sophisticated*) in cui si muove il treno e da cui giunge il sibilo serpentescio destinato, ancora una volta, a produrre la cacciata della coppia colpevole dal paradiso terrestre della Talbothays Dairy.

Una conferma del significato sinistro di quel contatto con le luci della stazione e con il bagliore gettato su Tess dal fuoco della locomotiva viene

poche pagine più avanti, subito dopo la rivelazione aperta dell'amore fra Tess e Clare e l'improvviso loro stato di gioia:

L'affetto che ella provava per lui era ormai il respiro e la vita della sua esistenza; la avvolgeva come una fotosfera, la proiettava in uno stato di oblio dei passati dolori, tenendo lontani i lugubri spettri che persistevano nei tentativi di arrivare a toccarla – il dubbio, il timore, il malumore, le preoccupazioni, la vergogna. Sapeva che essi aspettavano come lupi tutt'attorno alla luce che la circoscriveva, ma conosceva lunghe formule magiche per trattenerli là, famelici, in soggezione. (*Tess*, p. 260)

Non è casuale, ritengo, il fatto che la ferrovia sia presente, con i suoi valori simbolici, in due altri momenti cruciali del romanzo: nel momento dello straniamento dei due innamorati, subito dopo il matrimonio e la confessione da parte di Tess dell'episodio vergognoso della seduzione, e nel momento finale del ritorno di Clare dal Brasile, del delitto e dell'inutile fuga. La casa di campagna a Wellbridge (anche questa un'antica proprietà degli antenati di Tess, i cui ritratti sono melanconicamente appesi alle pareti) dove i due giovani sposi vanno a vivere e dove scoppia la crisi che li conduce a una drammatica separazione, è anch'essa un luogo appartato e carico di memorie, con un ponte elisabettiano davanti alla casa, sulla strada che porta a un'abbazia cistercense e a un vecchio mulino (che Clare intende rimettere in opera), e, oltre il ponte, la nuova ferrovia. A questa il testo fa un riferimento preciso e la descrizione di Clare che attraversa la ferrovia serve a sottolineare il suo estraniamento da Tess, la quale rimane al di qua dei binari, e lo guarda allontanarsi dalla finestra della casa.

Un ruolo più importante la ferrovia ce l'ha nelle pagine conclusive del romanzo. Clare, che è partito con il treno e con la nave per il Brasile, con il treno ritorna a casa, presso i genitori, e poi ansioso riparte alla ricerca di Tess. Si dirige verso il villaggio natale di lei, Marlott, pensando di trovarla lì; per il primo tratto del percorso usa un calesse, poi, nell'ultimo tratto, prosegue a piedi e a piedi «entra nella regione in cui si trova il punto dove è nata la cara Tess» (*Tess*, p. 459). Non la trova e viene indirizzato a Kingsbere.

La distanza era troppa per andarci a piedi, ma Clare sentì un così forte desiderio di isolamento che sulle prime non volle né affittare un mezzo di trasporto né recarsi alla linea ferroviaria che facendo un ampio giro lo avrebbe alla fine portato in quel luogo. (*Tess*, p. 460)

Giunto a Shaston, Clare non prende la ferrovia, ma affitta una carrozza, per proseguire. Non trova Tess neppure a Kingsbere e questa volta, per raggiungere Sandbourne (nella realtà Bournemouth) dove gli dicono che Tess si è trasferita, deve prendere il treno. È con questo mezzo che arriva nella città vittoriana dei bagni e dei divertimenti, con le due stazioni ferroviarie, i giardini e le architetture orientaleggianti: il luogo più improbabile per una donna come Tess. Eppure Tess vive proprio lì, nella trappola dorata preparata dall'antico seduttore.

Dopo il breve, intenso incontro fra i due amanti e sposi, scoppia il dramma. Clare, respinto e disorientato, si avvia verso la stazione; non essendoci nessun treno in partenza, decide di avviarsi a piedi per la strada maestra. Tess, dopo averlo respinto, uccide d'impulso il corruttore e fugge. Si dirige anche lei verso la stazione (ma neanche questa volta, come del resto mai in tutto il romanzo, è destinata a prendere un treno): vede da lontano Clare allontanarsi e lo insegue. Sulla strada maestra si ricongiungono e comincia il loro lungo viaggio felice, a piedi, qua e là per le campagne e i villaggi. È, per loro, l'unico, deambulatorio, periodo di pace e serenità; e dura sino alla cattura, che avviene anch'essa in un luogo fortemente simbolico, e cioè sotto i massi di Stonehenge.

Quanto a *Jude the Obscure* la tendenza generale dei personaggi, nella prima parte del romanzo, è di andare a piedi, mentre nella seconda parte essi vanno sempre di più in treno.

I treni percorrono il paese, a volte in modo diretto altre volte con giri tortuosi, le città sono percorse dai tram a vapore. I treni fanno spesso sentire il loro fischio (*scream*: p. 137). Le antiche strade e i percorsi preferiti dai carrettieri e dalle diligenze di posta sono ormai un ricordo (p. 285).

I due personaggi principali del romanzo, Sue e Jude, si incontrano alla stazione e si salutano alla partenza del treno (p. 155); salgono su un treno e uno dei due si accorge che sulla stessa carrozza ha già viaggiato con la donna rivale (p. 187); viaggiano in scompartimenti di terza classe da soli, insieme, con i bambini, con altri passeggeri; si fermano in sale d'aspetto non riscaldate; uno aspetta e spia l'arrivo dell'altro, da lontano, e vede, dall'alto, lo sbuffo di fumo bianco che si sposta da sinistra a destra nel quadro (p. 287), si incontrano e si danno appuntamento fra un treno e l'altro lungo la stessa simbolica linea:

L'avrebbe incontrata alla fermata di Alfredston Road, la sera seguente, lunedì, sulla via del ritorno da Christminster, se lei poteva venire con l'*up-train*, il quale incrocia il *down-train* proprio in quella stazione. (*Jude*, p. 177)

Nell'occasione cruciale della fuga insieme, essi si incontrano a sorpre-

sa sul treno, dopo essersi dati un appuntamento sul marciapiede della stazione di Melchester:

A mano a mano che il treno omnibus la portava giù, sempre più lontano dalla città di montagna – ella era l'unico passeggero quella sera – guardava la strada allontanarsi con un viso triste. E però nessuna esitazione appariva su di esso. *L'up-train* su cui era salita fermava soltanto dietro segnale. A Sue parve strano che un'organizzazione così potente come quella ferroviaria potesse essere indotta a fermarsi apposta per lei – la donna che fuggiva dalla sua famiglia legale.

I venti minuti di viaggio stavano per finire e Sue cominciò a raccogliere le sue cose per scendere. Nel momento in cui il treno si fermò lungo il marciapiede di Melchester una mano si posò sulla maniglia ed ella scorre Jude. (*Jude*, pp. 234 s.)

Ha a che fare con i treni anche la scena del non-incontro nella parte finale del romanzo: Sue, che non è stata avvertita della malattia di Jude, non viene a trovarlo, per quanto egli l'attenda a ogni scadenza oraria dei treni; infine Jude, nonostante stia male, decide di prendere lui il treno per raggiungerla. Il viaggio lungo, complicato dai cambi di treno e dalle coincidenze, è intristito dal freddo e dalla pioggia (pp. 382-86). (Forse non è troppo azzardato osservare, a questo proposito, che la combinazione treno-pioggia, così frequente in Hardy, è rafforzata dal fatto che le due parole *train* e *rain* sono legate fra loro dalla rima). La spedizione si risolve in un fallimento e Jude torna a casa colpito a morte dal freddo e dalla fatica, circondato nel suo stato allucinatorio da un mondo popolato ormai soltanto da fantasmi.

Sue è, come personaggio, per molti aspetti l'esatto contrario di Tess; si può anzi dire che, rispetto alla tematica e alla struttura simbolica qui esaminata, le coppie dei protagonisti nei due romanzi hanno ruoli esattamente rovesciati.

Se Tess era una donna appartenente alla terra, Sue non è della terra. Se Clare aveva una sua chiara appartenenza al mondo dello spirito e semmai alla terra era giunto con il lavoro nei campi e la conoscenza di Tess, Jude invece appartiene, fin da ragazzo, alla terra e i suoi tentativi di diventare un uomo di dottrina e un insegnante di teologia vengono frustrati.

Queste contrapposizioni sono costruite nel romanzo con molta finezza, ma anche con insistenza. Di Jude è più volte sottolineata la *earthliness* (terrestrità) e si ricordano i suoi legami infantili con i vermi della terra e con i conigli che scavano cunicoli (p. 187 e p. 212). Sue è raffinata, colta, preferisce comunicare per lettera piuttosto che di persona o con i gesti del corpo; essa appare, anche a noi lettori, grazie a un complicato uso di

fotografie, ricordi, sogni e specchi, come un'immagine eterea ed evanescente. Ha anche, come viene delicatamente suggerito, un fondo di frigidità. Agli occhi stessi di Jude essa appare come un uccellino, un essere dalle fibre fragili che vibrano come un'arpa, un fantasma:

Sue, con indosso i vestiti nuovi d'estate, flessibile e leggera come un uccellino, il piccolo pollice dritto sul manico del parasole bianco di cotone, procedeva quasi come se non toccasse il terreno, e come se uno sbuffo moderatamente forte del vento potesse sollevarla oltre la siepe e farla planare nel campo vicino. (p. 287)

Indossava vestiti leggeri di primavera, e nel procedere sembrava un fantasma – come quando una falena ci viene incontro volteggiando [...] (p. 248)

«Tu spirito, creatura senza corpo, tu caro fantasma, dolce e seducente – quasi non fatta di carne; tanto che quando cerco di circondarti con le braccia, quasi mi aspetto che ti attraversino come attraversano l'aria!». (p. 243)

Sue [...] un'arpa che la minima brezza di passione sorta dal cuore di un altro può far vibrare con la prontezza con cui la fa vibrare un suo proprio movimento profondo. (p. 275)

Sue ha commercio con l'arte greco-romana anziché con quella cristiana, e spinta dal suo gusto ad apprezzare gli oggetti d'arte classici e neoclassici, ha l'immaginario (e il linguaggio) popolato di dei e miti pagani, è lei stessa, agli occhi dell'amato, una divinità pagana (o una pastorella arcadica o, per l'aspetto leggermente ermafrodito, un Ganimede)¹². Di qui la contrapposizione, rimarcata continuamente nel romanzo, fra le inclinazioni classicistiche e austeramente pagane di lei e quelle gotiche, medievalescanti e cristiane di lui.

Ma alle predilezioni classicheggianti Sue aggiunge, con una combinazione insolita di gusti e tendenze ideologiche (e in questo essa si contrappone nettamente a Jude, e anche a Tess) una decisa preferenza per la modernità. È una combinazione che fa pensare a certe stazioni ferroviarie dell'età vittoriana: moderne nella loro struttura e funzionalità tecnica, esse sono neoclassiche nell'ornamentazione architettonica. Moderno è anche il linguaggio di Sue, che non esita a un certo punto a utilizzare metafore e termini della tecnica ferroviaria in una delle sue lettere a Jude:

Ho qualcosa da dirti che forse non ti sorprenderà di sentire, benché possa certamente colpirti essendo troppo accelerato (come dicono le compagnie ferroviarie a proposito dei loro treni). (p. 169)

¹² Jude, pp. 138, 145, 154, 166-68, 268, 276, 279, 293.

Nel sistema di immagini del romanzo hanno, del resto, una parte importante i due luoghi contrapposti della cattedrale e della stazione. La contrapposizione ha un forte sapore ruskiniano, e per capirne tutto il peso, assai rilevante, è forse sufficiente citare un passo in cui Jude e Sue si trovano, in un incontro molto teso, a soppesare i propri valori, interiori e culturali, la propria classicità e medievalità, e la propria modernità:

Essa era quasi un enigma per lui [...]. «Andiamo a sederci un po' nella cattedrale?», chiese lui, quando il pasto fu finito.

«La cattedrale? Sì. Benché credo che mi siederei più volentieri nella stazione ferroviaria», rispose lei, con un resto di irritazione nella voce. «È quello ormai il centro della vita cittadina. La cattedrale ha fatto il suo tempo!»

«Quanto sei moderna!»

«Lo saresti anche tu se avessi vissuto così a lungo nel Medioevo come ho fatto io in questi ultimi anni! La cattedrale è stata un buon posto quattro o cinque secoli fa, ma ora è fuori moda [...]. Del resto non sono neppure moderna, sono ancor più antica di cert'arte medievale, se tu solo sapessi». (p. 135)

La stessa contrapposizione ritorna in un altro passo del romanzo, in cui Sue rimpiange il tempo e l'intelligenza sprecata da Jude lavorando come intagliatore e restauratore di cattedrali gotiche:

Avresti dovuto imparare il gusto classico. Quella gotica è un'arte barbarica, a ben considerare. Pugin aveva torto e Wren ragione. Ricordi l'interno della cattedrale di Christminster – quasi il primo luogo in cui ci siamo guardati reciprocamente negli occhi? Sotto il pittoresco di quei dettagli normanni è facile scorgere l'infantilismo grottesco di gente sgraziata che cerca invano di imitare le forme romane scomparse, tramandate soltanto da vaghe tradizioni [...].

Vorrei che noi due potessimo entrambi avere un'occupazione per la quale le circostanze personali non hanno importanza [...]. Io sono poco adatta all'insegnamento come tu all'arte ecclesiastica. Dovresti cominciare a interessarti alle stazioni ferroviarie, ai ponti, ai teatri, ai music-hall, agli alberghi – tutti luoghi che non hanno rapporto con le norme del comportamento. (p. 302)

È una delle ultime dichiarazioni programmatiche di Sue prima della tragedia finale e ancora una volta si basa sulla contrapposizione ruskiniana fra cattedrale gotica e stazione ferroviaria, e sull'immagine della stazione ferroviaria come luogo simbolico, a un tempo classico e moderno.

La mediazione letteraria: l'esperienza al filtro della memoria,
momenti lirici, grandi e piccoli romanzi

1. Lentamente le posizioni degli intellettuali e degli scrittori nei confronti della grande novità costituita dal treno e dalla ferrovia si sono fatte più sfumate, meno decise nella scelta fra entusiasmo e opposizione. Una spia dei mutamenti di atteggiamento è costituita anche da alcune interessanti correzioni di tiro, dai cambiamenti di posizione di alcuni degli scrittori che ho ricordato in precedenza, assegnandoli, in base alle prime loro dichiarazioni, all'una o all'altra delle correnti di pensiero.

Un caso esemplare è quello di Heinrich Heine, di cui abbiamo letto le pagine del 1843, in cui la novità della ferrovia veniva considerata con l'occhio attento dell'osservatore quasi entusiasta. Ma ecco che lo stesso Heine, qualche anno dopo, fa oscillare il pendolo ideologico nella direzione opposta e, nelle *Aufzeichnungen* (*Annotazioni*), che appartengono ai suoi anni più maturi, scrive alcuni appunti in cui la ferrovia va a collocarsi fra i segnali apocalittici della trasformazione negativa dei tempi, e viene collegata con «il tramonto della poesia», «la fine della fioritura dello spirito tedesco». Egli, recuperando la metafora della marmitta, che abbiamo già incontrato in Gautier, e combinandola insieme con quella del cavallo, annota:

Odio democratico contro la poesia – il Parnaso viene abbattuto, livellato, macadamizzato, e dove un tempo il poeta ozioso si arrampicava per ascoltare l'usignolo, ci sarà presto una piatta strada maestra, una ferrovia, su cui la marmitta a vapore nitrisce e l'umanità affaccendata passa veloce. [Ediz. 1975, VI, 1, p. 662]

E ancora:

La più alta fioritura dello spirito tedesco: la filosofia e il *Lied*. Il tempo è passato, a cui si addiceva la pace idilliaca, la Germania è trascinata e costretta a muoversi – il pensiero non è più disinteressato, nel suo spazio astratto si è precipitata la realtà grezza – la locomotiva della ferrovia provoca in noi uno

sconvolgimento dell'anima, onde non può più venirne nessun canto, il vapore del carbone scaccia gli uccelli canterini e il puzzo dei lumi a vapore guasta i profumi della notte lunare. [Ivi, p. 649]

L'unica poesia in cui Heine mette in scena il treno è quella assai nota – anche perché ripresa dal Carducci – di contenuto satirico e allegorico, intitolata *Pferd und Esel* (*Cavallo e asino*), nella quale viene contrapposto l'atteggiamento del cavallo che, sentendo passare accanto alla sua stalla la veloce locomotiva, identifica nella nuova macchina un pericoloso concorrente e teme di diventare inutile agli uomini, a quello dell'asino, che rimane indifferente a tanta precipitosa apparenza, convinto che il mondo avrà sempre bisogno degli asini e saprà sempre tenerli cari:

Auf eisernen Schienen, so schnell wie der Blitz,
Dampfwagen und Dampfkutschen
Mit dem schwarzbewimpelten Rauchfangmast
Prasselnd vorüberrutschen.

Der Troß kam einem Gehöft vorbei,
Wo über die Hecke guckte
Langhalsig ein Schimmel; neben ihm stand
Ein Esel, der Disteln schluckte.

Mit stierem Blick sah lange das Pferd
Dem Zuge nach. Es zittert
An allen Gliedern, und seufzt und spricht:
«Der Anblick hat mich erschüttert!»

[...]

«Bedroht ist das ganze Pferdegeschlecht
Von schrecklichen Schicksalsschlägen.
Obgleich ein Schimmel, schau' ich jedoch
Einer schwarzen Zukunft entgegen.

Uns Pferde tötet die Konkurrenz
Von diesen Dampfmaschinen –
Zum Reiten, zum Fahren wird sich der Mensch
Des eisernen Viehes bedienen».

[...]

So klagte das Roß, und seufzte tief.
Der Langohr unterdessen
Hat mit der gemütlichsten Seelenruh
Zwei Distelköpfe gefressen.

Er leckte die Schnauze mit der Zung,
Und gemütlich begann er zu sprechen:
«Ich will mir wegen der Zukunft nicht
Schon heute den Kopf zerbrechen».

[...]

Moral
«Die Ritterzeit hat aufgehört,
Und hungern muß das stolze Pferd.
Dem armen Luder, dem Esel, aber
Wird niemals fehlen sein Heu und Haber».

Sulle verghe di ferro, rapidi come la folgore, / i carri e le carrozze a vapore
/ con il fumaiolo incoronato da un pennacchio nero / scivolavano rombando.
// Il convoglio passò davanti a un podere, / dove da dietro un angolo guardava
un cavallo bianco dal lungo collo; accanto a lui stava / un asino, che
mangiava dei cardi. // Con sguardo fisso il cavallo osservò a lungo / il treno.
Tremò / in tutte le membra, e sospirò e parlò: / «Questa vista mi ha scosso!
// [...] Minacciata è l'intera razza equina / da terribili colpi del destino. / Benché
io sia un cavallo bianco, / mi aspetto un futuro nero. // La concorrenza
di queste macchine a vapore / uccide noi cavalli. / Per cavalcare e per viaggiare
l'uomo / si servirà di queste bestie di ferro». // [...] Così si lamentava
il cavallo, e sospirava profondamente. / L'asino frattanto / si era con la più
perfetta tranquillità di spirito / mangiato due teste di cardo. // Si leccò il muso
con la lingua, / e tranquillamente cominciò a parlare: / «Io di certo non
comincerò oggi / a rompermi la testa a causa del futuro». // [...] Morale: «Il
tempo della cavalleria è finito, / e il superbo cavallo deve fare la fame. / Al
povero diavolo, all'asino cioè, invece, / non mancherà mai il fieno e l'avena».
[Ediz. 1975, pp. 293 s.]

Non molto diversa, e anch'essa sostanzialmente contraddittoria, la presa di posizione di uno dei poeti della Scapigliatura italiana, Emilio Praga. In un'ode abbastanza lunga, intitolata *La strada ferrata*, composta come è detto espressamente dall'autore, in casa di Cletto Arrighi, il 9 settembre 1860, pubblicata per la prima volta nella rivista «Serate italiane» nel 1877 e poi nella raccolta postuma *Trasparenze* (1878), Praga presenta la ferrovia come nemica del mondo antico e tradizionale e come simbolo della «scettica età», che essa annuncia con il suo fischio.

Addio, bosco di frassini ombrosi,
ondegianti campagne di biade!
del villaggio tranquille contrade
dove giocano i bimbi al mattin.

Addio pace de' campi pensosi,
solitarie abitudini, addio;
l'operaio sul verde pendio
già distende il ferrato cammin.

Passerà nell'antico convento,
sulle fosse dei monaci estinti;
se all'inferno non giacciono avvinti
lo sa Iddio che stupor li corrà!

Dove il cantico inutile, lento,
si perde per la pinta navata,
volerà, dal suo genio portata,
via, fischiando, la scettica età. [Ediz. 1969, pp. 286-90, vv. 1-16]

Il poeta scapigliato si pone, quindi, dal punto di vista della gente umile che abita nelle campagne e che esprime stupore e sgomento di fronte alla nuova invenzione:

Che diran gli infelici cui preme
la tremenda miseria del pane?
E cui nulla concede il dimane,
nella vita, che affanni e sudor?

Quando accanto all'aratro, che geme
lentamente nei solchi girando,
scorrerà, quasi ai pigri insultando,
l'uragano del nostro vapor?

Ahi l'aratro, il congegno diletto,
che diventa al confronto fatale?
Veh! Coll'oro si fabbrican l'ale!
Veh! se i ricchi le sanno pensar! [Ivi, vv. 25-36]

In un'ultima parte dell'ode, rivolgendosi direttamente alla Musa, Praga correggerà di nuovo il tiro. Dopo aver rappresentato la propria funzione come quella del moralista che accetta di svolgere una missione illuministica di chiarificazione presso le turbe ignoranti, per convincerle dell'utilità del progresso, tornerà a parlare delle trasformazioni indotte nel paesaggio naturale dalla ferrovia, della perdita di ogni bellezza, della fine della poesia:

Dimmi, in che selve vergini
anderemo a studiar, Musa, dal vero?

Di pali il mondo copresi
che pare un cimitero;
si abbatton torri e quercie e campanili,
il cielo è tutto un rabesco di fili,

costumi e tipi perdonsi,
presto la moda viaggierà in vapore;
ammireranno i ciondoli
villico e pescatore.
Musa! E noi pingerem carta bollata
e canterem ... la fisica applicata. [Ivi, vv. 121-132]

Lo stesso Giosuè Carducci, che abbiamo visto esaltare la locomotiva negli anni dell'esperienza giambica e rivoluzionaria, finì per recuperare, negli anni successivi alla crisi sentimentale e ideologica del 1870, sul piano privato delle lettere e su quello pubblico della poesia, i temi romantici della locomotiva come mostro dall'anima metallica e forza cieca del destino, del treno come lugubre convoglio, della stazione ferroviaria come luogo di desolazione. Non riporto qui testi poetici notissimi come *Davanti San Guido* (1874-86) [Ediz. 1939, pp. 686-91] o come l'ode barbara *Alla stazione in una mattina d'autunno* (1875-76) [Ediz. 1939, pp. 905-07], che pur sarebbe meritevole di un'analisi attenta, non solo per i temi della stazione, della locomotiva e del treno (e anche per quello, destinato a grande fortuna, della partenza del treno e del saluto fra chi si allontana guardando dal finestrino e chi resta sulla piattaforma a salutare), che vi sono ampiamente e originalmente trattati, ma anche per lo sforzo davvero notevole con cui il poeta italiano è riuscito a calare il linguaggio anche molto tecnico e concreto del mondo ferroviario dentro versi di perfetta fattura classicheggiante.

Preferisco riportare, fra le non poche pagine in cui l'epistolario di Carducci evoca viaggi in treno compiuti sulla ferrovia porretana (tra Firenze e Bologna) o quella maremmana (in direzione di Roma), quelle delle lettere a Lidia, che sono il materiale preparatorio proprio dell'ode barbara *Alla stazione in una mattina d'autunno*. Con una urgenza sentimentale più diretta e immediata, alcuni dei temi ferroviari sono presenti in queste pagine, già pronti, con le loro tensioni interne e con i loro messaggi non del tutto univoci, a trasformarsi in un testo poetico in cui la disperazione dell'esperienza trova un riscatto nella bellezza della forma. In una lettera del 23 ottobre 1873 a Lidia (Carolina Piva, la donna amata), dopo una breve visita di lei a Bologna, Carducci scrive:

Ho l'animo triste; e non ho la minima voglia di far frasi intorno la mia tri-

stezza; ma ti dico che stamani, coll'ultimo rumore allontanatesi del treno che ti portava, a me pareva che fuggisse irreparabilmente la visione più dolce della mia vita irrequieta. Parmi che l'inverno mi circonda. [Ediz. 1938-68, VIII, pp. 321 s.]

Lo stesso giorno 23 ottobre, con un'altra lettera (dai compilatori dell'epistolario erroneamente attribuita al 29 ottobre) Carducci rielabora quei concetti e li precisa con ulteriori dettagli:

Amarci sempre, con 350 miglia che mi allontanano il soave profilo e il roseo pallore del volto che solo ho amato in vita mia e i cari occhi d'amore! [...] Dimani mi profonderò negli studi e nel lavoro. Addio. La finestrina del vagone, fra cui vidi inquadrata stamane la tua bella testa, è un fantasma grottesco che mi perseguiterà sempre. Maledetto chi inventò i vapori, le carrozze, le navi, le strade. [Ivi, p. 323]

Il ricordo di quel mattino gli restò nella mente a lungo e riaffiorò a parecchia distanza, già filtrato dalla memoria e rielaborato in modo letterario, in una lettera del 20 dicembre 1874:

Oh, oh, oh! fuori piove acqua tinta e neve su le sudicie vie: dentro, dentro l'anima mia, piove malinconia, malinconia e disperazione [...]. E tutto è umido e freddo e monotono e noioso come la pioggia che scroscia al di fuori. Ripenso alla triste mattina del 23 ottobre 1873, quando ti accompagnai alla stazione, e tu mi t'involasti in un'orribile carrozza di 2° classe, e il faccino mi sorrise l'ultima volta incorniciato in una infame abominevole finestrella quadrata; e poi il mostro, che si chiama barbaramente treno, ansò, ruggì, stridè, si mosse come un ippopotamo che corra fra le canne, e poi fuggì come una tigre. [Ivi, IX, pp. 272 s.]

2. Una funzione molto importante l'hanno avuta le opere memorialistiche che (come nella pagina appena citata di Carducci), hanno costantemente contribuito a colorare i turbamenti dell'esperienza e gli avvenimenti scioccanti del passato con il velo del ricordo, della nostalgia, del sorriso intenerito.

Sono esemplari, per l'immaginario ferroviario, le pagine dello scrittore popolare austriaco, originario della Stiria, Peter Rosegger (1843-1918). Nato nel villaggio di Krieglach, il giovane Peter fu messo come apprendista per quattro anni presso un sarto girovago e allora iniziò la sua formazione letteraria sulla Bibbia e i calendari popolari. Il direttore della «Tagespost» di Graz, Adalbert Svoboda, scopertone il talento, gli permise di completare l'educazione scolastica nella Handelsakademie di

Graz, fino al 1869. In questo anno egli pubblicò, con grande successo, il libro di poesie *Zither und Hackbrett* (*Cetra e salterio*), cui seguirono storie di villaggio e più tardi veri e propri romanzi. Molto successo ebbero i libri contenenti i ricordi d'infanzia, fra cui il passo che ci interessa, compreso nel libro *Waldheimat* (*La Casa nei boschi*, 1877), che racconta la sua prima esperienza ferroviaria. È un passo che è stato largamente antologizzato e per un po' di tempo è stato presente anche nei libri di lettura per la nostra scuola elementare.

Rosegger comincia parlando di Jochem, il suo vecchio padrino, molto devoto e timorato di Dio, che era solito attribuire tutto quanto ci fosse di buono a Dio e tutto quanto di cattivo o di sorprendente (comprese invenzioni come il parafulmine o il telegrafo) al diavolo. A cercar protezione contro le arti del maligno egli compiva ogni anno un pellegrinaggio, che durava un'intera giornata, al santuario mariano che sorge al passo di Semmering, nella valle della Mürz. Essendo il piccolo Peter già divenuto un buon camminatore, una volta il Pate Jochem lo portò con sé:

«Va bene», disse mio padre, «così il ragazzo potrà vedere la nuova ferrovia, che ormai hanno finito di costruire fino a Semmering. Il buco nella montagna dovrebbe esser già pronto».

«Che il Signore ci risparmi», gridò il Pate, «di vedere quella roba del Diavolo! È tutta opera di magia, non è cosa vera».

«Può essere», disse mio padre, e se ne andò. [Ediz. 1959, p. 94]

Il vecchio e il bambino si misero in marcia e giunsero in cima alla montagna che divide Krieglach da Spital, dalla quale, secondo la gente, si poteva vedere il *Teufelwagen* (Carro del diavolo) andare avanti e indietro:

Quando fummo in cima alla montagna e guardammo giù nella vallata di Spital, vedemmo che un verme bruno strisciava su una linea dritta e sopra di esso stava sospesa una nuvoletta di fumo. [Ivi, p. 95]

I due scendono a precipizio, ma, o perché il Pate non conosce bene i luoghi o perché è troppo arrabbiato, si accorgono alla fine che, invece di essere al santuario di Mariaschutz, si trovano di fronte a un mucchio di detriti e, dietro a questi, a un foro nella montagna, più nero del carbone:

Il buco era proprio così grosso, che all'interno ci sarebbe potuta stare una casa, completa di pareti in muratura, diligentemente ed elegantemente costruita; dentro il buco penetrava una strada con due verghe di ferro che si infilavano in linea retta nella montagna.

Il Pate restò lì a lungo in silenzio e scuotendo il capo; alla fine mormorò: «Ecco siamo proprio qui. Questa deve essere la strada maestra secondo la nuova moda. Ma è di certo una fandonia, che ci sia gente che si fa portare là dentro!»

Un'aria fredda, come di tomba, soffiava da quel buco. Un po' più in là verso Spital, nel sole del tramonto, sorgeva sulla strada ferrata una casetta di pietra. Davanti a essa si alzava una lunga asta, a cui erano attaccati due dischi color rosso sanguigno. D'improvviso si sentì un fruscio sull'asta e uno dei dischi balzò verso l'alto come se l'avesse mosso la mano di uno spirito. Ci spaventammo davvero. Era del tutto evidente che lì stavano accadendo cose anormali. E tuttavia restammo fermi, come se avessimo messo radici nel suolo.

«Pate Jochem», dissi io sottovoce, «non senti tu un brontolio nella terra?» «Proprio così ragazzo mio», mi rispose, «è come se tuonasse! Questo è un terremoto». Ed emise un lungo e forte sospiro. Sulla strada di ferro veniva verso di noi un essere nero come il carbone. All'inizio sembrava che fosse fermo, ma poi divenne sempre più grosso e si avvicinò con ansiti potenti, gettando fuori dalle sue froge degli enormi sbuffi di vapore. E dietro – «Croce di Dio!» esclamò il mio Pate, «ci sono attaccate delle case intere!» E davvero, come avevamo pensato, alla locomotiva erano agganciate un paio di carrozzette di Stiria, nelle quali potevano sedersi i viaggiatori; e noi vedemmo scorrere davanti ai nostri occhi un intero villaggio con molte finestre, e dalle finestre guardavano fuori teste di uomini in carne e ossa, e la cosa correva terribilmente veloce, ed era tale il rumore che non si riusciva a capire più niente. Una cosa così non c'è Signore Iddio che la fermi: pensai in un lampo. Il Pate alzò tutte e due le mani al cielo e gridò con voce disperata: «Gesù mio, Gesù mio, ora si infilano dritti nel buco!»

E già il mostro con le sue cento ruote era sparito nell'abisso; la parte di dietro dell'ultimo vagone si faceva già piccola, se ne scorre solo per poco ancora una lucina, poi tutto era scomparso, solo la terra continuava a rimbombare e dal foro usciva il fumo.

Il Pate si asciugò con una manica il sudore dal viso e restò a fissare il tunnel. Poi si accorse di me e mi chiese: «L'hai visto anche tu, ragazzo?»

«Sì, l'ho visto anch'io.»

«E allora non può essere stata una magia del Diavolo», mormorò Jochem. Continuummo a salire sul monte lungo la carrozzabile e da parecchie buche vedemmo uscire del fumo. Sotto i nostri piedi, nel ventre della montagna, correva la carrozza a vapore.

«Sono spariti come anime di ebrei!», disse il Pate, e intendeva i viaggiatori sul treno. «Quella gente spavalda si è gettata da sola nella tomba!» [Ivi, pp. 96 s.]

I due pellegrini giungono a Semmering, alloggiano in una locanda, vanno a pregare in ginocchio nel santuario (il Pate, infatti, per il suo ca-

rattere pio, viene chiamato *Knierutscher*, strusciagino), poi tornano alla locanda e vanno a letto. Nella notte il vecchio Pate è agitato, non riesce a dormire, è preso dalla tentazione di provare la nuova diavoleria, pur considerandolo un peccato. La mattina, dopo le pratiche religiose, il vecchio Pate è attratto irresistibilmente dalla ferrovia. Vanno alla stazione, vedono il buco della galleria dall'altra parte, comprano i biglietti fino alla prossima stazione di Spital, prendono il treno:

Come un pollo, cui sia stato estirpato dalla testa il cervello, stava lì il Pate impalato, e così stavo io. Non riuscivamo a deciderci a salire; allora il conduttore con una spinta fece salire il Pate in un vagone e me dietro a lui. Nello stesso istante fu dato al treno il segnale della partenza e io sentii allora molto bene che il vecchio Jochem, mentre saliva inciampando nel *coupé*, mormorava: «Questo è il segnale della mia morte». Ma ora cominciammo a vedere: nella carrozza c'erano dei banchi, proprio come in una chiesa; e quando guardammo fuori – «Gesummaria!» gridò il Pate, «là fuori si vede volare un muro!» Ora divenne buio, e vedemmo che dalla parete del nostro salottino cigolante pendeva una lampada a olio accesa. Fuori nella notte si sentiva scrosciare e mugghiare, come se fossimo circondati da un'immensa cascata, e più volte risuonò un terribile fischio. Stavamo viaggiando sotto terra.

Il Pate teneva le mani giunte davanti al petto e sussurrò: «In nome di Dio. Ora mi sono perduto. Sono proprio stato tre volte pazzo».

Saremo stati sepolti sottoterra in quel modo per la durata di dieci paternostri, poi ricominciò a far luce, fuori volavano i muri, volavano i pali del telegrafo e gli alberi, e noi correvamo in mezzo alla verde vallata.

Il Pate mi diede una gomitata in un fianco: «Ehi, ragazzo! È stata una cosa davvero tremenda e anormale, ma ora – ora comincia a piacermi. A dir la verità la carrozza a vapore è una cosa proprio bella! E in men che ti dico e non dico, quello è già il villaggio di Spital! E siamo stati qui sopra appena un quarto d'ora! Ehi, così non abbiamo ancora nemmeno impiegato il nostro denaro. Penso, ragazzo, che resteremo ancora qui a sedere».

Per me andava bene. Osservavo quella cosa dall'interno, guardavo fuori il paesaggio che volava, non riuscivo a capirci nulla. E il Pate esclamò: «La gente non è poi così scema! E a casa ci riceveranno a bocche spalancate! Se avessi ancora un po' di soldi, mi farei portare, così seduto comodamente, anche al di là del nostro monte!» [Ivi, pp. 100 s.]

I due pellegrini si lasciano portare fino alla prossima stazione e qui devono, naturalmente, pagare un supplemento di biglietto: tra ironia e tenerezza l'episodio si conclude con il vecchio Jochem che, trattenuto a lungo in stazione perché non ha i soldi per pagare, ritorna a pensare che il treno sia proprio un'invenzione del diavolo.

Un caso curioso è quello dello scrittore spagnolo Gustavo A. Bécquer.

Tutti i dati che abbiamo su di lui (la fragilità di carattere, la difficoltà di vivere nella grande città e di farsi conoscere nei circoli letterari), i caratteri stessi di gran parte della sua opera, segnata da una sensibilità profondamente romantica, dal gusto per le tinte forti del pittoresco medievale, da qualche timido tentativo di racconto fantastico, farebbero supporre una sua collocazione fra i nostalgici del tempo passato e i nemici della modernità ferroviaria. E invece proprio nel suo libro di memorie *Desde mi celda* (*Dalla mia cella*, 1864), nel quale racconta della decisione presa di ritirarsi a vivere lontano dalla città, nella solitudine di un convento, c'è la descrizione di un viaggio in treno, non priva di curiosità (e timore) per il nuovo mezzo e di piacere per gli incontri che si possono fare in uno scompartimento. Le pagine di Bécquer sono una testimonianza della diffusione europea dell'immaginario ferroviario romantico:

I diversi mezzi di locomozione di cui ho dovuto servirmi per giungere qui mi hanno ricordato epoche e scene così diverse, che alcuni leggeri tratti di ciò che ricordo, tracciati da una penna più abituata della mia a questo tipo di studi, basterebbero a schizzare un curioso quadro di costume.

Avendo, come unico bagaglio, una piccola borsa da notte, dopo essermi congedato da voi arrivai alla stazione ferroviaria al momento di salire in treno. Dopo aver salutato con un lieve cenno del capo le poche persone che già da prima stavano nella carrozza e che sarebbero state i miei compagni di viaggio, mi accomodai in un angolo, aspettando il momento della partenza, che ormai non doveva molto tardare, a giudicare dalla precipitazione dei ritardatari, e dal via vai delle guardie e dallo sbattere incessante degli sportelli. La locomotiva lanciava sbuffi ardenti e rumorosi, come un cavallo di razza, impaziente di veder cadere la cordicella che lo trattiene dalla corsa nell'ippodromo. Di quando in quando, una piccola oscillazione faceva scricchiolare le giunture d'acciaio del mostro; alla fine, la campanella suonò, la carrozza fece un brusco movimento prima all'indietro, e poi in avanti, e quella specie di serpente nero e mostruoso partì strisciando sulla terra e lungo i *rails* e lanciando fischi stridenti che echeggiavano in modo particolarmente forte nel silenzio della notte.

La prima sensazione che si prova alla partenza di un treno è sempre insopportabile. Quel confuso cigolio degli assi, quello scricchiolio di vetri tremolanti, quel fragore di ferraglia ambulante uguale, anche se portato al grado massimo, a quello che produce una vettura di posta sconnessa quando corre su una stradina male selciata, tendono i nervi, disorientano e stordiscono. È vero che in questo stordimento è presente anche l'ebbrezza che si prova nel correre, un qualcosa di vertiginoso che ha tutti i segni del grandioso; ma, benché ci sia in questo stordimento una qualche sensazione di piacere, esso ha tuttavia in sé non poco che dà fastidio e in ogni caso è certo che finché non passano alcuni minuti e il sovrapporsi delle impressioni non attutisce la sen-

sibilità, non si può dire che chi vi è immerso appartenga totalmente a se stesso. [Ediz. 1961, pp. 536 s.]

Su questa strada si arriva, passando per tante memorie di viaggio, ricostruzioni autobiografiche, ricordi infantili, alle pagine famose sui treni, le stazioni ferroviarie, i viaggi della memoria nella *Recherche* di Marcel Proust. È inutile qui che io citi per esteso, poiché si tratta di passi notissimi, le pagine del *Contro Sainte-Beuve* [Ediz. 1974, pp. 5 s.] in cui, per esemplificare il meccanismo di scatenamento della memoria involontaria, viene proprio messo in campo un elemento ferroviario: il suono del cucchiaino caduto sul piatto della colazione richiama alla memoria quello del martello dei ferrovieri che tastano la bontà delle ruote di ferro durante le fermate del treno nelle stazioni, improvvisamente collegando realtà meccanica e paesaggio idilliaco dell'infanzia; oppure il grande capitolo del viaggio di Marcel a Balbec e dei nomi dei paesi in *All'ombra delle fanciulle in fiore* [Ediz. 1963, pp. 237-58]. In queste pagine, come si sa, fermentano non pochi ricordi delle descrizioni di viaggio di Ruskin (e anche della sua avversione al viaggio ferroviario), ma la ferrovia e le stazioni (anche nei loro aspetti inumani e orrorosi, quasi infernali) sono ormai assimilate al mondo favoloso dell'infanzia, ai processi di sublimazione semantica della realtà e di traduzione della realtà dei singoli paesi nei loro dolci nomi, ai procedimenti per cui il riquadro di un finestrino ritaglia un paesaggio nella memoria e gli dà una forma preziosa, o il percorso di un viaggio stabilisce una relazione temporale nuova fra luoghi lontani. Proust arriva, in queste pagine, a stabilire una differenza tra il viaggio in treno e quello in automobile, che avvia verso i nuovi modelli percettivi e culturali:

Quel viaggio, oggi, senza dubbio, lo si farebbe in automobile, credendo di renderlo così più piacevole. In tal modo, come si vedrà, esso sarebbe perfino, in un certo senso, più vero, perché si seguirebbero più da vicino, in una più stretta intimità, le diverse gradazioni secondo le quali muta la faccia della terra. Ma, in fin dei conti, il piacere specifico del viaggio non consiste nel poter scendere durante il tragitto e nel fermarsi quando si è stanchi; sta nel rendere la differenza fra la partenza e l'arrivo non già il più inavvertita ma il più profonda possibile, nel farla sentire nella sua totalità, intatta, qual era in noi quando la nostra immaginazione ci portava dal luogo dove si viveva fin nel cuore d'un luogo desiderato, in un balzo che ci sembrava miracoloso più che per il fatto di valicare una distanza per quello di unire due individualità distinte della terra, di condurci da un nome a un altro nome; un balzo che viene schematizzato (meglio che da una passeggiata, in cui, dato che si scende dove si vuole, non esiste più arrivo) dall'operazione misteriosa che si effettua

in quei luoghi speciali, le stazioni, i quali non fanno parte per dir così della città ma contengono l'essenza della sua personalità, allo stesso modo che ne portano il nome su un cartello segnaletico. [Ediz. 1963, pp. 237 s.]

A queste pagine si possono accostare quelle di Walter Benjamin, scritte una decina d'anni più tardi, dalle sue memorie della *Berliner Kindheit* (*Infanzia berlinese*¹), in un pezzo intitolato *Abreise und Rückkehr* (*Partenza e ritorno*):

La lama di luce sotto la porta della camera da letto la sera della vigilia, quando gli altri erano ancora alzati: non era questo il primo segnale della partenza? Non penetrava essa piena d'attesa nella notte infantile come più tardi la lama di luce di sotto al sipario nel buio della platea? Io credo che il vascello fatato che allora ci rapiva spesso sia approdato davanti ai nostri giacigli cullato dal brusio ondoso delle voci e dallo spumoso tintinnio delle stoviglie, per depositarci al mattino presto, febbricitanti, come se già avessimo compiuto il viaggio che dovevamo ancora intraprendere. [...] Non appena la carrozza aveva lasciato dietro di sé la strada maestra, di nuovo con la fantasia io avevo percorso il nostro viaggio. Da allora le dune di Koserow e di Wenningstedt finiscono per me qui nella Invalidenstrasse, dove agli altri si mostrano solo i massi di arenaria della stazione Stettiner. Per lo più però la meta mattutina era un'altra e più vicina. Precisamente l'«Anhalter» [cioè: quella che ferma, che trattiene], già nel nome caverna archetipica delle ferrovie, dove le locomotive hanno il loro rifugio e i treni devono far sosta. Nessuna lontananza era più lontana di laggiù nella nebbia dove i suoi binari correivano appaiati. Ma anche quel che fino a poco prima mi era vicino si perdeva lontano. La mia casa appariva, nel ricordo, trasformata. Con i suoi tappeti arrotolati, coi lampadari nelle loro cuffie di tela, colle sedie ricoperte, colla penombra che filtrava dalle persiane, essa evocava, mentre mettevamo piede sul predellino del nostro diretto, l'attesa di orme straniere, di passi furtivi che forse fra breve, scivolando sull'assito, avrebbero disegnato impronte predaci nella polvere, la quale da un'ora aveva comodamente steso su tutto il suo dominio. Per questo accadeva che io ogni volta tornavo dalle vacanze come un senza patria. E persino la più miserabile spelonca, se la lampada già vi bruciava e non era ancora da accendere, mi sembrava, paragonata alla nostra casa che nel Westen era immersa nel buio, oltremodo desiderabile. Così, al ritorno da Bansin o da Hahnenklee, i cortili mi si offrivano come piccoli, melanconici asili. Poi inesorabilmente la città di nuovo li fagocitava, quasi pentita della sua prodigalità. E se ciò nonostante il treno ancora indugiava davanti ad essi, era perché un segnale poco prima dell'arrivo sbarrava il cammino. Quanto più lenta era la sua marcia, tanto più rapidamente si consumava la speranza

¹ Cito, con lievissime variazioni, dalla traduzione italiana di M. Bertolini Peruzzi [ediz. 1981].

di sfuggire, dietro i muri divisorii, all'imminente casa paterna. Ma questi minuti addizionali, prima che tutti fossero scesi dal treno, ancora sono stampati nei miei occhi. Forse qualche sguardo li avrà sfiorati, come le finestre di quei cortili che sono ritagliate in muri cadenti e dietro cui brilla una lampada. [Ediz. 1981, pp. 25-27]

Questa pagina di Benjamin, impregnata della sua straordinaria capacità di percepire gli aspetti più vivi e segreti dei luoghi (in particolare della città di Berlino) e della sua sensibilità così proustiana (non sorprendente in lui che di Proust fu traduttore) per i mondi dell'infanzia, è nata nel corso del suo incompiuto lavoro di esplorazione, attraverso la memoria e l'indagine storica, degli archivi della modernità. Nessuna meraviglia che i treni abbiano un posto sia in queste pagine di ricostruzione soggettiva del proprio passato sia in quelle preparatorie per il gran libro, mai realizzato, sui *passages* parigini, come dimostrano molte citazioni e appunti e in particolare quelli raccolti sotto la rubrica «Saint-Simon, ferrovie», in *Parigi capitale del XIX secolo* [ediz. 1986, pp. 734-71].

3. La tematica ferroviaria, divenuta tematica letteraria e collegata con i nuovi modi della percezione e della rappresentazione, entra gradualmente a far parte di molta produzione lirica del secondo Ottocento e contribuisce la sua parte a creare un possibile veicolo di superamento dell'esperienza scioccante della novità.

È già esemplare, per la Germania, un testo come *Zeitlandschaft* (*Paesaggio del tempo*, 1858) di Gottfried Keller, nel quale il paesaggio ferroviario si integra, in armoniosa bellezza, con un tranquillo, geometrico paesaggio di canali e viadotti:

Schimmernd liegt die Bahn im tiefen Tale,
Über Tal und Schienen geht die Brücke
Hoch hinweg, ein Turm ist jeder Pfeiler,
Kunstgekrönt in die Lüfte ragend,
Zu den Wolken weite Bogen tragend.

Wie ein Römerwerk, doch neu und glänzend,
Bindet wald'ge Berge sie zusammen;
Auf der Brücke fahren keine Wagen,
Denn kristallnes Wasser geht dort oben,
Dessen fromme Flut die Schiffer loben.

Unten auf des Tales Eisensohle
Schnurrt hindurch der Wagen lange Reihe,

Hundert unruhvolle Herzen tragend,
Straff von Nord und Süd mit Vogels Schnelle.
Drüber streicht das Fischlein durch die Welle.

Langsam, wie ein Schwan, mit weißem Segel,
Herrlich auf des Himmels blauem Grunde
Oben fährt ein Schiff von Ost nach Westen; –
Ruhvoll lehnt der Schiffer an dem Steuer:
Ist das nicht ein schönes Abenteuer²?

Riluciente si stende la ferrovia nel fondo della vallata / su valle e binari passa
in alto il ponte, / ogni pilone è una torre, / che s'innalza nell'aria incoronata
di bellezza, / e lancia archi ampi verso il cielo. // Come un'opera romana, e
tuttavia nuova e splendente, / la costruzione collega i monti selvosi; / sul pon-
te non passa nessun carro / e invece lassù scorre l'acqua cristallina / la cui
corrente mansueta loda noi capitani delle chiatte! // Sotto sul fondo d'acciaio
della valle / passa rumoreggiando la lunga fila dei vagoni, / trascinando con
sé cento cuori irrequieti, / diretti da nord e sud con la velocità di un uccello.
/ Là sopra il pesciolino solca invece l'onda. // Lentamente, come un cigno,
con una bianca vela, / splendida sullo sfondo azzurro del cielo / passa una
nave da est a ovest; / quieto il capitano si appoggia al timone: / non è questa
una bella avventura?

Tra i poeti di area francese, quello che più contribuisce all'elabora-
zione dell'immaginario ferroviario è certamente Verlaine, del quale val la
pena di citare, esemplarmente, una lirica (1869) da *La bonne chanson*:

Le paysage dans le cadre des portières
Court furieusement, et des plaines entières
Avec de l'eau, des blés, des arbres et du ciel
Vont s'engouffrant parmi le tourbillon cruel
Où tombent les poteaux minces du télégraphe
Dont les fils ont l'allure étrange d'un paraphe.

Une odeur de charbon qui brûle et d'eau qui bout,
Tout le bruit que feraient mille chaînes au bout
Desquelles hurleraient mille géants qu' on fouette;
Et tout à coup des cris prolongés de chouette.
– Que me fait tout cela, puisque j' ai dans les yeux
La blanche vision qui fait mon coeur joyeux,
Puisque la douce voix pour moi murmure encore,

² G. Keller, *Zeitlandschaft*, in *Sämtliche Werke*, a cura di J. Fränkel e C. Helbling, Ber-
na e Lipsia, 1926-49, II, parte 1; riportato in Minaty [1984], pp. 85 s.

Puisque le Nom si beau, si noble et si sonore
 Se mêle, pur pivot de tout ce tournoiement,
 Au rythme du wagon brutal, suavement

Il paesaggio nel riquadro delle portiere / corre via furiosamente, e intere pianure / con acque, campi di grano, alberi e cielo / vanno a confondersi nel vortice crudele / in cui precipitano i pali sottili del telegrafo / i cui fili hanno l'aspetto strano di uno svolazzo. // Un odore di carbone che brucia e d'acqua che bolle, / con il rumore che farebbero mille catene / a cui fossero legati mille giganti messi alla frusta; / e d'improvviso dei gridi prolungati di civetta. / Che m'importa di tutto ciò, dato che ho negli occhi / la bianca visione che rende il mio cuore gioioso, / dato che la dolce voce mormora ancora per me, / dato che il Nome così bello, nobile e sonoro / si mescola, perno perfetto di tutto questo turbinio, / al ritmo del vagone brutale, soavemente [Ediz. 1962, p. 146]

Ci sono, come si vede, in questo testo, molti degli elementi tematici e delle immagini metaforiche che abbiamo più volte incontrato (si pensi alle pagine di Hugo, a quelle di Gautier, a quelle dei memorialisti, alla tela di Turner), ma il tutto è ritrascritto in forma che si vorrebbe definire (facendo riferimento anche ai non pochi testi figurativi coevi) impressionistica. La contrapposizione fra la realtà esterna, meccanica, «crudele» e «brutale» del paesaggio ferroviario e quella interna, soggettiva, dolce del bel viso, del bel nome, della voce soave della donna amata non è quasi più una contrapposizione: le formazioni metaforiche sono affidate al gioco delle associazioni (e così compaiono i favolosi giganti e la minacciosa civetta), le impressioni si mescolano e si condizionano a vicenda: i fili sui pali del telegrafo disegnano dei ghirigori, il nome della donna amata viene posto al centro sonoro del turbinio delle immagini: «comincia un gioco alterno di esperienza e immaginazione [...] L'immaginazione poetica crea un nuovo punto centrale, trasforma una visione privata in perno di ogni rotazione, si mescola tranquillamente con il ritmo brutale del treno» [Hoeges, 1985, p. 49]. Al funzionalismo descrittivo di tante pagine sui viaggi ferroviari si sostituisce un processo di generale soggettivazione ed estetizzazione delle esperienze e delle percezioni. La strada è aperta verso esiti ancora più musicali e armoniosi, verso silenzi tutti simbolistici, come in questa *Romance sans paroles* (*Romanza senza parole*, 1872):

Vers les prés, le vent cherche noise
 Aux girouettes, détail fin
 Du château de quelque échevin,
 Rouge de brique et bleu d'ardoise,
 Vers les prés clairs, les prés sans fin ...

Comme les arbres des féeries,
Des frênes, vagues frondaisons,
Échelonnent mille horizons
À ce Sahara de prairies,
Trèfle, luzerne et blancs gazons.

Les wagons filent en silence
Parmi ces sites apaisés.
Dormez, les vaches! Reposez,
Doux taureaux de la plaine immense,
Sous vos cieux à peine irisés!

Le train glisse sans un murmure,
Chaque wagon est un salon
Où l'on cause bas et d'où l'on
Aime à loisir cette nature
Faite à souhait pour Fénélon.

Verso i prati, il vento cerca briga / con le banderuole, dettaglio fine / del castello di qualche vice borgomastro / rosso di mattoni e blu d'ardesia, / verso i prati verdechiaro, i prati senza fine ... // Come gli alberi dei giardini incantati / i frassini, dal vago fogliame, / scandiscono mille orizzonti / a questo Sahara di praterie, / trifoglio, erba medica, erbe pallide. // I vagoni filano in silenzio / in mezzo a questi luoghi pacificati. / Dormite, o vacche! Riposate, / dolci tori della piana immensa, / sotto i vostri pallidi cieli! // Il treno scivola senza un mormorio, / ogni carrozza è un salotto / in cui si parla sottovoce e da cui si / ama volentieri questa natura / fatta secondo i desideri di Fénélon. [Ivi, p. 201]

Poesie come queste diventano abbastanza numerose in tutte le letterature. Fra le tante possibili, non voglio rinunciare a riportare due brevi liriche di Emily Dickinson. Oltre a essere testi in sé bellissimi, essi sono un'ottima testimonianza del lavoro di mediazione svolto dall'elaborazione poetica attorno a temi carichi (anche nel paesaggio americano) di elementi e connotazioni perturbanti. Il primo testo *I like to see it lap the miles* (*Mi piace vederlo quando si lappa le miglia*) dà un'interpretazione originale dell'antica metafora animalesca applicata alla locomotiva, puntando, con un misto di affettuosità e ironia, a una domesticizzazione, a una riduzione fiabesca, puritana e infantile del mostro:

I like to see it lap the miles,
And lick the valleys up,
And stop to feed itself at tanks;
And then, prodigious, step

Around a pile of mountains,
And, supercilious, peer
In shanties by the sides of roads;
And then a quarry pare

To fit its sides, and crawl between,
Complaining all the while
In horrid, hooting stanza;
Then chase itself down hill

And neigh like Boanerges;
Then, punctual as a star,
Stop – docile and omnipotent –
At its own stable door.

Mi piace vederlo quando si lappa le miglia, / e divora le valli, / e si ferma alle cisterne per fare il pieno; / e poi, prodigioso, scompare // dietro un ammasso di montagne, / e, altezzoso, sbircia / nelle baracche ai lati delle strade, / e poi fende una cava di pietre // adattandola ai propri fianchi, e ci passa dentro strisciando, / né smette mai di lamentarsi / con uno spaventoso ritmo strofico di fischi ripetuti; / poi si precipita giù a valle // sempre nitrendo come il predicatore Boanerges di Mrs Oliphant, / poi, puntuale come una stella, / si ferma docile e onnipotente / alla porta della sua stalla. [Ediz. 1952, p. 22]

L'altro testo si inserisce invece nella tradizione delle rielaborazioni poetiche del capitolo di Thoreau sui suoni della natura e su quello della locomotiva. La poesia ha perfezionato le sue strategie: la divaricazione ideologica (e la lacerazione emotiva) lascia il posto a quel particolare tipo di ponte o collegamento fra i mondi (verbali e dell'esperienza) che è costituito dalle metafore. Il fischio lacerante del treno viene così, lentamente, riimmesso nella natura, secondo una linea di intervento che abbiamo visto applicata, in modi diversi, da Pascoli. Se l'operazione pascoliana era sostanzialmente di tipo simbolistico, alcune spie dei procedimenti linguistici e poetici seguiti dalla Dickinson (l'uso del paesaggio moralizzato, le personificazioni prolungate, il tono distaccatamente descrittivo e sottilmente umoristico) fanno pensare piuttosto a una soluzione allegorica: sotto le dolcezze e le attrattive delle scene evocate, rimangono le inquietudini irrisolte, i turbamenti, gli orrori della vita umana, individuale e sociale.

Like trains of cars on tracks of plush
I hear the level bee:
A jar across the flowers goes,
Their velvet masonry

Withstands until the sweet assault
 Their chivalry consumes,
 While he, victorious, tilts away
 To vanquish other blooms.

His feet are shod with gauze,
 His helmet is of gold;
 His breast, a single onyx
 With chrysoprase, inlaid.

His labor is a chant,
 His idleness a tune;
 Oh, for a bee's experience
 Of clovers and of noon!

Come convogli di carrozze su rotaie di felpa / sento volare l'ape pacata: / un fremito corre traverso i fiori, / le loro pareti di velluto // resistono finché il dolce assalto / consuma la loro cavalleria, / e l'ape, vittoriosa, si allontana librandosi / alla conquista di altri fiori. // Ha i piedi calzati di garza, / l'elmetto dorato; / il suo petto, una singola onice / con un crisopraso intarsiato. // La sua fatica è una cantilena, / il suo ozio una melodia; / oh, l'esperienza che un'ape / ha dei trifogli e del meriggio! [Ivi, p. 100]

4. Una funzione molto importante viene svolta dal treno e dalla ferrovia in una delle situazioni sociali e narrative fondamentali dell'Ottocento, il rapporto fra la provincia e la città capitale. In tantissime opere della letteratura francese, inglese, tedesca, russa, spagnola e anche italiana, sia di tono alto che di tono più basso e a destinazione popolare, il paesaggio narrativo è continuamente percorso da treni e trenini che corrono fra un villaggio e l'altro e fra questi e la città.

Sorprendentemente, uno scrittore fortemente attaccato alla tematica campagnola come Berthold Auerbach, dal quale ci si aspetterebbe una tendenza a concentrare la sua attenzione sul villaggio (come vuole, appunto, il genere molto tedesco e da lui praticato della *Dorfgeschichte*) e una posizione ideologica e narrativa di sospetto verso la ferrovia, portatrice nel villaggio dei modi di vita della città, risulta invece avere una posizione esattamente contraria: la ferrovia ha nei suoi libri una funzione positiva, portatrice di progresso e modernità, capace di liberare dall'isolamento gli uomini che vivono nel loro piccolo angolo di esperienza, di mettere in contatto i due mondi della campagna e della città, di cambiare la monotona routine dei campagnoli consentendo la penetrazione nel villaggio dei modelli di vita e delle mode cittadine. È evidente, anche da questo punto di vista, che la missione ideologica e artistica di Auerbach

era per l'appunto quella di dissimulare i contrasti e le tensioni sociali fra contadini e cittadini.

In uno dei suoi romanzi, *Das Landhaus am Rhein* (*La casa di campagna sul Reno*, 1869) il narratore, con atteggiamento ben diverso da quello di Peter Rosegger, racconta quasi con gioia maligna le paure provate da un personaggio, un maggiore dell'esercito, quando questi compie il suo primo viaggio in treno [1869, II, pp. 91 ss.]. In altre sue opere, come il romanzo *Sträflinge* (*Carcerati*, 1846) o la *Dorfgeschichte* intitolata *Nach dreißig Jahren* (*Trent'anni dopo*, 1876), il treno rappresenta un elemento di mobilità sociale e di progresso economico, che porta nel villaggio nuove possibilità di lavoro, nuove professioni, nuovi costumi di vita. Nel 1880, in un articolo pubblicato su una rivista, Auerbach respinse apertamente la tesi che la ferrovia fosse colpevole di aver eliminato dal mondo ogni poesia:

Non ci sono pur sempre luoghi dove possiamo trovarci soli con noi stessi? E non è più facile oggi trovare questi luoghi, e non ci si può andare più spesso, accompagnati per di più dalla consapevolezza che una volta là non saremo tagliati fuori dalle città della cultura? La legge della conservazione dell'energia vale anche nel regno della fantasia, la ricomparsa degli stessi fenomeni sotto altre forme non è distruzione³.

Una posizione a sé, di forte spicco, ha il tema ferroviario negli scritti di D. H. Lawrence, accompagnandosi ai temi del contrasto fra la vita antica dell'Inghilterra rurale e la vita confusa e corrotta dell'Inghilterra industriale che ha invaso gli antichi luoghi, ha bucato le colline con le miniere, ha trasformato i villaggi in neri agglomerati di catapecchie operaie, ha aperto gallerie nelle montagne, tracciato ponti e viadotti di ferro sui fiumi, portato ovunque la meccanizzazione. Si tratta, come è noto, di temi profondamente radicati nella biografia di Lawrence (figlio di un minatore) e nella sua opera poetica, romanzesca e saggistica, nella quale si sentono in modo distinto gli echi delle posizioni ideologiche di Ruskin e delle situazioni narrative di Tolstoj e di Hardy⁴.

Di Lawrence si possono ricordare molte pagine di viaggio, lettere e memorie autobiografiche, nelle quali parla con sdegno e forza predicatoria della meccanizzazione del paesaggio inglese, degli orrori dell'età

³ B. Auerbach, *Ein Tag in der Heimat*, «Deutsche Rundschau», 23 (1880), pp. 288-303, citato in Mahr [1982], p. 50.

⁴ Rinvio soltanto a W. R. Jarrett-Kerr [1951]; F. R. Leavis [1973]; R. Erbatson [1980].

delle miniere e del ferro, e anche gran parte dei romanzi, nei quali il tema compare con regolarità e insistenza, sia nelle descrizioni del paesaggio, sia nelle narrazioni di viaggio, sia nel generale sistema tematico e delle idee, a costituire la fitta rete di contrapposizioni fra il mondo naturale e quello artificiale, quello dei villaggi di campagna e quello cittadino, quello umano e quello meccanico, quello organico e quello macchinistico. Il tema del treno si affaccia, con connotazioni funeree, in alcune poesie scritte da Lawrence a Croydon, nei giorni pieni d'ansia in cui sapeva che la madre, a casa, era gravemente ammalata: in *Suspense* (*Ansia*, 1910) [Ediz. 1959, pp. 188 s.], o in *Endless Anxiety* (*Ansietà senza fine*, 1910):

The hoar-frost crumbles in the sun,
The crisping steam of a train
Melts in the air, while two black birds
Sweep past the window again.

Along the vacant road a red
Telegram-bicycle approaches; I wait
In a thaw of anxiety, for the boy
To leap down at our gate.

He has passed us by; but is it
Relief that starts in my breast?
Or a deeper bruise of knowing that still
She has no rest.

La brina si scioglie al sole, / il fumo increspato di un treno / si scioglie nell'aria, mentre due uccelli neri / rasentano di nuovo la finestra. // Per la strada deserta s'avvicina / una rossa bicicletta del telegrafo; attendo / in un disgelo d'ansietà, che il ragazzo / salti giù al nostro cancello. // È passato oltre; ma è sollievo / questo che comincia nel mio petto? / O la ferita più profonda dell'apprendere / che lei non ha ancora riposo? [Ediz. 1959, pp. 190 s.]

Il tema compare anche nei primi romanzi e racconti e, con evidenza, in *Sons and Lovers* (*Figli e amanti*, 1913), nel corso di tutta la narrazione (collegato con il personaggio di Clara, con la città, con la vita mineraria e in contrapposizione all'ambiente idillico frequentato da Miriam), ma già, con significato anticipatore, nella prima pagina, dove costituisce un elemento centrale nella descrizione del villaggio di minatori nel Nottinghamshire abitato da Paul e del paesaggio minerario che lo circonda:

Da Nuttall, alta sulla sua base di arenaria tra i boschi, la ferrovia correva, oltre la certosa in rovina e la fonte di Robin Hood, giù fino a Spinney Park, e poi a Minton, una vasta miniera tra i campi di grano; da Minton, attraverso

i terreni coltivati della vallata, fino a Bunker's Hill, deviando di lì per correre verso settentrione a Beggarlee e Selby che si affaccia su Crich e le colline del Derbyshire; sei miniere come borchie nere nella campagna, collegate dalla sottile catena della ferrovia. [Ediz. 1983, pp. 13 s.]

Il tema ricomparirà poi, via via, in quasi tutti i romanzi di Lawrence, e particolarmente in *Women in Love* (*Donne innamorate*, 1921) e in *Lady Chatterley's Lover* (*L'amante di Lady Chatterley*, 1928), molto spesso in combinazione con i temi della civiltà industriale, dell'industria mineraria e siderurgica, della meccanizzazione del paesaggio. Non si tratterà, tuttavia, di una condanna forte e assoluta. La ferrovia era ormai parte integrante della società e del paesaggio inglesi odiati-amati da Lawrence ed egli stesso, nonostante i tanti pronunciamenti e sfoghi predicatori, ammise in più di un'occasione che non si potevano condannare le macchine come tali (in un passo famoso del saggio su Hardy [Ediz. 1985, pp. 36 s.]) né si poteva pensare di ritornare a vivere in un mondo premoderno. Il testo più significativo, a questo proposito, è costituito dall'*Introduzione* scritta da Lawrence nel 1922 ai *Memoirs of the Foreign Legion* (*Memorie della legione straniera*) di Maurice Magnus⁵, in particolare nelle pagine in cui egli racconta di essere salito, insieme con l'amico Magnus, al monastero di Montecassino e descrive la vista dall'alto della campagna sottostante, la parte antica con i buoi, quella moderna con la ferrovia e la stazione ferroviaria; il monastero in alto, fermo nel Medioevo, e il mondo della modernità in basso; e lui, Lawrence, intimamente diviso fra i due mondi contrapposti, ma anche consapevole di essere figlio del mondo presente:

Eravamo seduti, nel pomeriggio pieno di sole, sulla selvaggia vetta della montagna, alti sul mondo. Oltre la distesa di cardi eretti, pallidi, secchi, che popolavano il terreno abbandonato, e oltre le rocce, stava il convento in rovina. Rocce si levavano dietro di noi, la cima. Dietro, a sinistra, stavano i boschi, che nascondevano il grande monastero. Questa era la vetta della montagna, l'ultimo baluardo dell'antico mondo. Sotto di noi vedevamo la pianura, la strada bianca dritta, dritta come un pensiero, e la ferrovia, più docile, nera, con la stazione ferroviaria. I *ferrovieri* [in italiano nel testo] vi brulicavano come formiche. Laggiù era la democrazia, l'industrialismo, il socialismo, la bandiera rossa dei comunisti e il tricolore bianco, rosso e verde dei fascisti. Laggiù era un altro mondo. E che amaro, che arido mondo! Arido come le scorie di carbone sul binario, con le due rotaie d'acciaio. E lassù, seduti, con la piccola distesa di cardi pallidi e secchi intorno a noi,

⁵ Cito dalla traduzione di A. Camerino [ediz. 1961, pp. 411-91].

con la schiena su di una roccia calda, eravamo nel Medio Evo. L'uno e l'altro dei due mondi erano angosciosi, per me. Ma qui, in vetta alla montagna, era l'angoscia peggiore: il passato, l'amarezza pungente del passato non del tutto morto.

«Mi pare che dobbiamo accettare la vita di laggiù; che la dobbiamo, in certo modo, sorpassare. Non possiamo tornare indietro» dissi a M. [Ediz. 1961, pp. 462 s.]

Qualche analogia con le prese di posizione di Lawrence, ma anche non poche differenze, ha il trattamento della tematica ferroviaria nei romanzi di E.M. Forster. La sua è la tipica posizione del mediatore, dell'autore immerso nella modernità e consapevole delle sue lacerazioni, che cerca di costruire, nell'arte, nell'impegno morale, una qualche forma di superiore e più profonda unità. «Only connect», dice l'epigrafe di *Howard's End* (*Casa Howard*, 1910) e l'imperativo, che ha anche una possibile connotazione ferroviaria, risuona più volte nel romanzo (per esempio, all'inizio del capitolo XXII).

È naturale che i treni, le ferrovie, le stazioni compaiano nei suoi romanzi, e anche nei racconti, senza coloriture negative. Ed è naturale che proprio in uno dei primi capitoli di *Howard's End* il tema delle stazioni di Londra e della funzione di connessione che esse svolgono nel nuovo tessuto urbano e sociale della modernità, nel rapporto fra metropoli e campagna, venga trattato nei toni esultanti e impressionistici, quasi echeggiando, a decenni di distanza, la pagina famosa di Heine su Parigi, e a conferma dei dati sociologici che i frequentatori delle stazioni di Parigi, o Londra, o Vienna, conoscono assai bene:

Come molti altri che hanno vissuto a lungo in una grande città, ella [cioè Margaret] aveva dei sentimenti molto forti su ciascuna delle diverse stazioni di testa della capitale. Queste stazioni sono per noi le porte che si aprono verso ciò che è glorioso e sconosciuto. Queste porte noi le attraversiamo per raggiungere l'avventura o il sole splendente, a esse, ahimè, ritorniamo. Nella stazione di Paddington è come latente tutta la Cornovaglia e la più remota Inghilterra occidentale; lungo i pendii di quella di Liverpool Street si aprono i grandi acquitrini e i Broads senza limiti; la Scozia è là, dietro i pilastri di Euston Station; il Wessex dietro il caos in incerto equilibrio di Waterloo. San bene tutto ciò gli italiani di Berlino, com'è naturale; quelli fra loro che hanno la ventura di andare a lavorare come camerieri a Berlino hanno battezzato l'Anhalt Bahnhof la stazione d'Italia, poiché è lì che devono andare per tornare alle loro case. Ed è ben frigido quel londinese che non attribuisce alle sue stazioni una qualche personalità, e che non estende a esse, sia pur timidamente, le emozioni della paura o dell'amore.

A Margaret – e spero che ciò non susciti nel lettore un'ostilità verso di lei –

la stazione di King's Cross aveva sempre suggerito un'idea di infinito. Già la sua posizione – un po' arretrata come è dietro i facili splendori della stazione di St. Pancras – racchiudeva una specie di commento sul materialismo della vita.

Quei due grandi archi, scoloriti, indifferenti, che sostengono l'uno da una parte, l'altro dall'altra, un poco attraente orologio, erano i portali addetti a introdurre una qualche avventura eterna il cui risultato avrebbe potuto essere anche prospero, ma non sarebbe certamente stato espresso nel linguaggio ordinario della prosperità. [Ediz. 1959, p. 12 s.]

Il movimento del treno, e dei suoi passeggeri, dalla città alla campagna e dalla campagna alla città è stato esplorato, nella narrativa europea dell'Otto e Novecento, in tutti i suoi possibili aspetti. Posso citare, come esempio, nella narrativa inglese, che è fra quelle che più estesamente esplorano questo tema, alcuni romanzi di Arnold Bennett, come *A Man from the North* (*Un uomo dal Nord*, 1898) e *Whom God Hath Joined* (*Chi Dio ha unito*, 1906), o il suo racconto *Catching the Train* (*Prendendo il treno*, 1912), nei quali la linea ferroviaria che porta a Londra rappresenta, per il personaggio cresciuto in provincia, una via magica di fuga estremamente attraente, ma anche una possibile fonte di frustrazione.

Alla stessa tematica riconducono, in anni più vicini a noi, alcuni bei racconti dello scrittore irlandese Frank O'Connor, come, per esempio, *In the Train* (*Nel treno* [1963, pp.125-39]) e di quello gallese Rhys Davies, come per esempio *Fear* (*Paura*), *The Trip to London* (*Il viaggio a Londra*) e *Half-Holiday* (*Mezza vacanza*) [1965, pp. 46-50, 189-98, 316-22]. Ma potrei citare molti altri esempi, francesi, tedeschi, russi e anche italiani: fra questi ultimi sono soprattutto da ricordare i numerosi scrittori, spesso meridionali, che introducono nelle loro storie i lunghi viaggi in treno su e giù per la penisola, da Verga a Pirandello, da Alvaro a Vittorini.

Un caso interessante, in ambiente americano, è offerto da una bella novella, scritta nel 1897 e giocata sul filo del dramma e dell'umorismo, di Stephen Crane. *The Bride Comes to Yellow Sky* (*La sposa arriva a Yellow Sky*)⁶. In una tipica situazione di frontiera, nel mezzo del Texas, il villaggio di Yellow Sky è terrorizzato periodicamente dagli scoppi di pazzia omicida di un vecchio pistolero, Scratchy Wilson, che quando è ubriaco tira fuori le sue pistole e ritorna ai comportamenti delle vecchie gang dei banditi locali e sfida a duello lo sceriffo Jack Potter. Il giorno in cui

⁶ Il tema del treno compare anche in un'altra novella di Crane, *The Blue Hotel* (*L'hotel blu*) [ediz. 1960], pp. 313-51.

si svolge la novella, Jack Potter torna in treno da San Antonio insieme con la sua nuova moglie, da lui sposata in età matura e senza averlo fatto sapere al paese. Essi arrivano su un treno lussuoso, fra velluti, specchi, camerieri e facchini di colore, servizievoli e strafottenti. Il confronto fra lo sfidante Scratchy Wilson, nervoso e provocatorio, e lo sceriffo, insolitamente inerme e tranquillo, tocca punti altissimi e drammatici di tensione, ma si sgonfia d'improvviso quando Scratchy è posto davanti alla novità, impreveduta: l'antico rivale non gioca più a fare il pistolero, si è sposato e la moglie è quella donna, non graziosa, di età matura, mortalmente spaventata, che gli sta al fianco.

Lo sceriffo Jack Potter può affrontare il rivale con calma, proprio perché ormai appartiene a un altro mondo, e questo è rappresentato per lui non solo dalla donna che ha al fianco, ma anche dal ricordo del treno su cui è arrivato:

In qualche punto, nei recessi della sua mente, fluttuava la visione della carrozza pullman: il velluto a disegni verdemare, gli ottoni, argenti e vetri risplendenti, i legni neri e brillanti che luccicavano come la superficie di una pozza d'olio – tutta la gloria del matrimonio, l'ambiente del suo nuovo stato. [Ediz. 1960, p. 234]

E tuttavia il racconto è pieno di ironie e doppi fondi. Durante il viaggio in treno, nonostante l'ostentata sicurezza, lo sceriffo non si era comportato in modo da risultare saldamente in possesso dei nuovi valori: era apparso a sua volta fuori luogo, imbarazzato, oggetto degli sguardi ironici e snobistici del personale di colore.

5. Proviamo a riprendere in considerazione alcuni degli elementi costitutivi dell'esperienza ferroviaria e quindi delle loro trascrizioni letterarie. La stazione, sappiamo, fu un elemento fondamentale della nuova sistemazione urbanistica della città dell'Ottocento: da una parte c'era il polo d'attrazione della città tradizionale, con il vecchio centro, la piazza, la cattedrale; dall'altra parte, spesso al termine di un nuovo lungo viale oltre la cinta muraria abbattuta, con attorno le nuove costruzioni della città moderna, c'era il polo d'attrazione della stazione ferroviaria. Non pochi sono stati gli esaltatori della stazione, e molti quelli che hanno, in positivo o in negativo, insistito sulla sua qualità di nuova cattedrale, luogo di celebrazione dei nuovi riti industriali. Abbiamo ricordato come, nel 1846, Gautier avesse paragonato la stazione alla cattedrale gotica. Egli stesso, in altre occasioni, la definì «palazzo dell'industria moderna, in cui

si dispiega la religione del nostro secolo: la religione delle ferrovie», aggiungendo:

[...] queste cattedrali della nuova umanità sono il punto d'incontro delle nazioni, il centro in cui tutto si riunisce, il nocciolo di una stella gigantesca, con raggi di acciaio, che si allungano fino ai confini del mondo⁷.

Per tutto il secolo e anche oltre continuarono le celebrazioni delle stazioni come luoghi di culto della modernità, fino a Malevič, che le definì «vulcani della vita» e a Blaise Cendrars che le paragonò alle «più belle chiese del mondo»⁸. E non solo le grandi stazioni evocarono agli scrittori templi e cattedrali, ma anche le piccole furono sentite come luoghi di culto silenzioso: lo scrittore boemo Karel Čapek, per esempio, le paragonò, in uno dei suoi *feuilleton* giornalistici, raccolti in libro nel 1932, a cap-pellette:

Ci sono piccole stazioncine allineate sui binari come grani di un rosario; sorgono nella solitudine come luoghi di pellegrinaggio, lontano dai rumori profani del mondo, sono delle vere cappelle dedicate alla cerimonia silenziosa dell'Attesa. Ci si arriva di solito lungo una strada di campagna, tra file di alberi; tanto più lunga è la strada, tanto più profondo e duraturo il silenzio che avvolge il pellegrino quando giunge là per attendere [...]. Noi che aspettiamo spostiamo il peso del corpo da una gamba all'altra e soffochiamo i colpi di tosse come devoti in una cappella; siamo vestiti con abiti nuovi e oppressi dal tipico torpore domenicale. [...] «Mammina», dice la vocetta melodiosa di una bambina. «Stai buona, bimba mia, dobbiamo aspettare l'arrivo del treno. Se non stai zitta come se tu fossi in chiesa, il treno non verrà, e sino alla fine del mondo non potremo partire». [Citato in J. Richards-J. M. MacKenzie, 1986, p. 11]

Gustave Courbet è andato anche oltre: con un atteggiamento nettamente contrapposto a quello di Ruskin, egli ha voluto celebrare la stazione non solo come nuovo tempio (religioso) della modernità, ma addirittura come possibile tempio (estetico) dell'arte moderna, come possibile museo. Nel formulare questo pensiero egli ha saputo, con tono ispirato e profetico, anticipare non solo quanto avrebbero fatto, in epoca liberty, tanti capistazione di cittadine di provincia e località turistiche, decorando con stampe, fotografie, fiori, ornamenti, gli edifici e le sale d'aspetto delle stazioni a loro affidate, ma addirittura quanto, ai nostri tem-

⁷ Cfr. J. Dethier (a cura di) [1978], p. 9.

⁸ Ivi, p. 9.

pi, avrebbe fatto l'architetto Gae Aulenti, trasformando una stazione parigina abbandonata in un grande museo postmoderno:

Le stazioni ferroviarie già ora sono cattedrali del progresso e presto diventeranno templi dell'Arte. Entra nelle grandi sale d'attesa e guarda quei vasti ammirevoli spazi, ariosi e pieni di luce; ammetterai che basta appendervi dei quadri per trasformarli, senza spesa, nei più impareggiabili musei, gli unici in cui l'arte potrebbe vivere. Là dove la folla si reca, là c'è la vita. [Ivi, p. 334]

La metafora religiosa, applicata alla stazione, è molto frequente, e frequenti sono anche le sottolineature della sua atmosfera mistica, della sua possibile funzione religiosa (suggerita anche dall'analogia con le stazioni della Via Crucis). Ma è chiaro che un simile atteggiamento mistico può degenerare facilmente in malattia, diventare ossessione: il praticare la stazione, godere l'atmosfera di sospensione dell'attesa, provar gusto a vedere (come un *voyeur*) i treni arrivare e partire, a riconoscerli, o a vedere la folla assemblarsi e disperdersi, diventa un costume, un'innocente mania, un'inclinazione morbosa. Il passeggiatore della città moderna, il *flâneur* nevrotico e ossessionato del racconto di Edgar Allan Poe *The Man of the Crowd* (*L'uomo della folla*, 1840), della poesia di Baudelaire e dell'interpretazione di Benjamin frequenta le strade illuminate della metropoli, i *Passagen*, ma anche le stazioni ferroviarie.

Di questo aspetto ha parlato, in uno dei suoi scritti saggistici e autobiografici, con tono leggero e umoristico, confessando di essere lui stesso un «passeggiatore di stazioni», G. K. Chesterton:

L'unica maniera giusta da me scoperta per prendere un treno è di perdere quello precedente. Fate questo, e scoprirete che in una stazione ferroviaria si può trovare la stessa quiete e consolazione di una cattedrale. Essa ha molte delle caratteristiche di un grande edificio ecclesiastico: le vaste arcate, gli spazi vuoti, le luci colorate e, soprattutto, la ripetitività del rituale. L'edificio è dedicato alla celebrazione dell'acqua e del fuoco, i due elementi primi di tutte le cerimonie umane. Inoltre, c'è un aspetto per cui la stazione assomiglia più alle religioni antiche che a quelle moderne: la gente vi accorre. A questo proposito sarebbe anche bene osservare che tutti i luoghi popolari, tutte le località utilizzate dalla gente, tendono a mantenere le tradizioni migliori dell'antichità più di quanto facciano i luoghi e le macchine utilizzati da una delle classi privilegiate. La gente comune non le cambia così rapidamente e brutalmente come la gente alla moda [...]. Se vuoi trovare il rispetto del passato, segui i milioni di piedi della folla. Nel caso peggiore la gente non colta consumerà le cose antiche con l'atto stesso continuo del camminare. Mentre invece la gente di cultura le butta giù a calci proprio in nome della cultura. Provo questi sentimenti profondi quando gironzolo per una stazione ferroviaria

vuota, dove non ho nulla di nessun genere da fare. Ho estratto un grosso numero di cioccolatini dalle macchine dispensatrici automatiche; ho ottenuto sigarette, caramelle, profumi e altre cose che odio dagli stessi macchinari; mi sono pesato con risultati sublimi; e questa sensazione non solo della sanità delle cose popolari, ma anche della loro essenziale antichità e permanenza ancora domina la mia mente. [Ivi, pp. 11 s.]

Lo stesso tema, in chiave non più umoristica ma angosciosa e fantastica, ricompare in molti scrittori, in connessione con i vari aspetti della stazione ferroviaria, come luogo di rumore e di fumo, di grandi spazi vuoti o percorsi da folle anonime, di piattaforme dove vengono consumati i rituali (socialmente forti e culturalmente codificati, spesso accompagnati da una simbologia complicata, spesso pronti a una facile trascrizione allegorica) dell'attesa, dell'arrivo, della separazione, dell'addio. Ricordo, fra i molti che potrei citare, un episodio del romanzo che ho già menzionato di Achille Bizzoni *L'onorevole* (1895). Il romanzo racconta, nei primi capitoli, il viaggio del neo-onorevole Giuliano Sicuri a Roma. C'è la partenza alla stazione di Miralto, con accompagnamento dei familiari, degli amici, delle personalità locali. C'è il viaggio nello scompartimento riservato, e il panorama padano, triste, nebbioso, osservato dal finestrino, abitato da pioppi e buoi (in risposta ai toscani cipressi e cavalli di Carducci):

Pensoso stette a riguardare dal cristallo appannato la fuga vertiginosa dei campi, che al rapido passaggio del treno sembrava precipitassero in un abisso invisibile.

I gelsi nani, le quercie, i pioppi giganteschi denudati del loro fogliame. Briarei fuggenti colle braccia al cielo in atto di maledire, gli sfilavano innanzi come fantasmi, fantasticamente veloci. Corteo infinito, fiancheggiato dalla filata interminabile dei pali telegrafici inseguentesi senza posa per abbattersi al suolo, quali raggi di un'immensa ruota della quale non veggasi che la sommità. Tratto tratto, ad interrompere la desolante monotonia, un casello di cantoniere, sparito appena intraveduto, qualche stazione di terz'ordine, negletta dall'aristocratico diretto, che senza rallentare l'attraversava ululante. [1895, p. 16]

Il treno arriva, la mattina, nella capitale:

La locomotiva al ponte mobile di San Paolo rallentò ululando con furore, onde preavvisare l'arrivo del treno, chiedere la via e provocare il segnale. Il Tevere, Roma! [...]

Varcato il ponte di ferro, provvisorio da tanti anni, rovine anch'esso, il treno girò intorno alle antiche mura, e attraversata la via Appia, necropoli grandio-

sa, dominata dalla tomba di una donna, fortezza merlata, quasi a guardia delle tombe dei Scipioni, il treno entrava trionfante in stazione. [Ivi, p. 33]

Ad attendere Giuliano c'è l'amico Ettore Ruggeri, non però in atteggiamento di attesa, «piuttosto, all'aria distratta, uno sfaccendato entrato in stazione per ammazzare il tempo» [ivi, p. 33]. Ruggeri è l'amico più anziano, ex-onorevole, deluso dalla vita, idealista, politicamente radicale, protagonista di una storia tragico-romantica e fantastica esplicitamente indicata «come una novella di Poe», che soffre di *spleen*, beve l'assenzio, è malato del male del secolo e si autodefinisce «veterano di una generazione del sentimentalismo morboso, figli di un secolo cominciato nel 1859, finito nel 1870» [ivi, p. 39]: è la versione provinciale del *flâneur* parigino, malato del male del secolo. Egli si propone come guida agli splendori e miserie della città eterna, e comincia con una descrizione della stazione, un luogo che, abitando egli a poca distanza, in via Cavour, frequenta spesso la mattina:

[...] e il diretto di Milano mi sorprende spesso sotto la tettoia della stazione, ove vado a bere il caffè mattutino. Venti centesimi d'ingresso e posso illudermi di essere a mille miglia da Roma. Tutte le stazioni di ferrovia si rassomigliano, e trovo modo, essendo a due passi da casa mia, di convincermi di essere lontano da Roma, colla scelta fra il Cairo e Pietroburgo, fra Parigi e Londra, fra Londra e Calcutta.

Più o meno grandiose, più o meno pulite (quella di Roma è certamente la meno) più o meno animate, le stazioni si assomigliano tutte, come i carabinieri, i negri, i preti ed i cani barboni.

Viaggio senza muovermi, colla immaginazione riprendo le mie peregrinazioni, nelle spire di fumo della sigaretta rivedo lontani orizzonti, rievoco i ricordi de' miei viaggi, fantastico di spedizioni future ... Quanti drammi, quanti idilli si rivelano all'osservatore nel via vai dei viaggiatori di una grande stazione! [...]

Se sapessi esprimere ciò che fantastico, comporrei certamente un capolavoro. [...]

Tutta la vita sociale moderna mette capo alla stazione di ferrovia. Veicoli i treni di idilli felici, di drammi strazianti, di romanzi pazzi, di gioie, di speranze, di disinganni e dolori infiniti, a tutta forza di vapore delle caldaje ad alta pressione, precipitanti nell'ignoto. Se Lesage tornasse al mondo, non farebbe camminare più come un gatto il suo Asmodeo, sui tetti scoperchiati; lo porterebbe là, sotto la tettoia di cristallo. [...]

Milionari e miseri, tutti, come al cimitero più tardi, si danno ritrovo alla stazione. Carovane di emigranti che per vivere vanno a morire oltre all'Oceano [...]. Se ne vanno curvi sotto il peso delle poche masserizie e dei loro cenci [...], se ne vanno di treno in treno, caricati e scaricati come bestie da macello

[...]. Convogli di mietitori, mietuti alla loro volta dalla malaria delle Maremme e della Campagna romana [...].

Balzac redivivo completerebbe la sua *Commedia Umana* alla stazione di Roma, che ha il privilegio sulle altre d'essere visitata ogni anno da duecentomila fra turisti e pellegrini. Visitatori delle rovine pagane e della Mecca cattolica ... Oh Balzac! Il grande libro che ti sarebbe serbato se tu ritornassi al mondo! [Ivi, pp. 36-38]

Al tema della stazione, alla connotazione che essa può avere di luogo inquietante e disorientante, ha prestato una certa attenzione anche Mauissant, almeno in una novella, *Madame Baptiste* (*La signora Baptiste*, 1882 [ediz. 1974, I, pp. 653-58]). La novella comincia proprio in una stazione, quella di Loubain, dove il protagonista arriva con più di due ore di anticipo sulla partenza del rapido per Parigi. La cosa lo mette in uno stato di grande irrequietezza e di cupo scoraggiamento; si sente stanco come se avesse camminato per quaranta chilometri, incapace di trovare, negli spazi vuoti e anonimi della stazione, un qualsiasi pretesto per ammazzare il tempo:

Che fare? Che fare? Già pensavo alla interminabile e inevitabile attesa nel piccolo caffè della ferrovia davanti a un boccale di birra imbevibile e a un illeggibile giornale locale. [Ivi, 1974. p. 653]

Per ironica coincidenza della fortuna, davanti alla stazione passa un trasporto funebre e il protagonista si sente irresistibilmente attratto ad accodarsi a esso, lo segue fino al cimitero, apprende con partecipazione la storia della morta.

Più o meno degli stessi anni è una bella novella di Camillo Boito, *Meno di un giorno* (1881-83 [ediz. 1990, pp. 306-16]), che si svolge in parte in una stazione (quella di Treviglio, sulla linea ferroviaria Venezia-Milano), in parte in un albergo di provincia, in parte (ed è la solita contrapposizione, che ricompare) nel santuario della Madonna di Caravaggio. La novella racconta un convegno furtivo d'amore, che si svolge nell'arco di quindici ore, fra un treno e quello del giorno seguente, e gioca sapientemente sia sulla contrapposizione fra i luoghi, sia sui diversi sentimenti del tempo che ciascuno di quei luoghi porta con sé: il tempo eccitato e ansioso, determinato dall'orario di marcia dei treni, scandito dagli orologi della stazione; il tempo lento, antico, sublime del santuario; il tempo confuso, trascinato, aggredito dalla noia e dalla quotidianità dell'albergo dove i due amanti cercano invano la gioia dell'intimità amorosa.

Potrei citare molti altri testi (oltre, naturalmente, a rinviare a quel che

ho già detto, più indietro, a proposito dell'ode barbara di Carducci *Alla stazione in una mattina d'autunno* che tratta appunto il tema dell'atmosfera inquieta e perturbante della stazione e mette in scena un addio), ma credo di non poter tralasciare almeno due brevi poesie di Thomas Hardy, una intitolata *On the Departure Platform* e l'altra *In a Waiting-Room* e un breve mottetto di Eugenio Montale (1939), che evoca un'atmosfera per molti versi analoga:

On the Departure Platform

We kissed at the barrier; and passing through
She left me, and moment by moment got
Smaller and smaller, until to my view
She was but a spot;

A wee white spot of muslim fluff
That down the diminishing platform bore
Through hustling crowds of gentle and rough
To the carriage door.

Under the lamplight's fitful glowers,
Behind dark groups from far and near,
Whose interests were apart from ours,
She would disappear,

Then show again, till I ceased to see
That flexible form, that nebulous white;
And she who was more than my life to me
Had vanished quite ...

We have penned new plans since that fair day,
And in season she will appear again –
Perhaps in the same soft white array –
But never as then!

– «And why, young man, must eternally fly
A joy you'll repeat, if you love her well?»
– «O friend, nought happens twice thus; why,
I cannot tell»!

Sul marciapiede alla partenza

Ci baciamo al cancello; e attraversandolo / ella mi lasciò, e un istante dopo
l'altro divenne / piccola e sempre più piccola, finché al mio sguardo / era solo
un puntolino. // Un minuscolo puntolino bianco, un batuffolo di mussola /
che lungo il marciapiede sempre più piccolo si dirigeva / tra una folla fret-
tolosa di gentili e violenti / verso la porta della carrozza. // Sotto gli inter-

mittenti torvi sguardi dei lampioni, / dietro gruppi oscuri che venivano da vicino e da lontano, / i cui interessi erano remoti dai nostri, / ella scompariva, // poi appariva di nuovo, finché cessai di vedere / quella forma flessibile, quel bianco nebuloso; / ed ella, che per me era più che la vita / era scomparsa totalmente ... // Abbiamo formulato nuovi piani da quel bel giorno, / e alla giusta stagione ella apparirà di nuovo / forse avvolta nello stesso soffice bianco abito / ma non più come allora! // «E perché, giovanotto, deve eternamente fuggire / una gioia che ripeterai, se la ami tanto?» // «O amico, nulla accade due volte allo stesso modo; perché sia così / non saprei dire!» [Ediz. 1979, pp. 221 s.]

In a Waiting-Room

On a morning sick as the day of doom
 With the drizzling gray
 Of an English May,
 There were few in the railway waiting-room.
 About its walls were framed and varnished
 Pictures of liners, fly-blown, tarnished.
 The table bore a Testament
 For travellers' reading, if suchwise bent.

I read it on and on,
 And, thronging the Gospel of Saint John,
 Were figures – additions, multiplications –
 By some one scrawled, with sundry emendations;
 Not scoffingly designed,
 But with an absent mind, –
 Plainly a bagman's counts of cost,
 What he had profited, what lost;
 And whilst I wondered if there could have been
 Any particle of a soul
 In that poor man at all,
 To cypher rates of wage
 Upon that printed page,
 There joined in the charmless scene
 And stood over me and the scribbled book
 (To lend the hour's mean hue
 A smear of tragedy too)
 A soldier and wife, with haggard look
 Subdued to stone by strong endeavour;
 And then I heard
 From a casual word
 They were parting as they believed for ever.
 But next there came
 Like the eastern flame

Of some high altar, children – a pair –
 Who laughed at the fly-blown pictures there.
 «Here are the lovely ships that we,
 Mother, are by and by going to see!
 When we get there it's 'most sure to be fine,
 And the band will play, and the sun will shine!»

It rained on the skylight with a din
 As we waited and still no train came in;
 But the words of the child in the squalid room
 Had spread a glory through the gloom.

In una sala d'attesa

In una mattina malata come il giorno del giudizio / nel grigiore piovigginoso / tipico del maggio inglese, / erano in pochi nella sala d'aspetto della stazione. / Sulle pareti c'erano, incorniciati e verniciati / quadri di transatlantici, deturpati dalle mosche, anneriti. / Sul tavolo un Testamento / per la lettura dei viaggiatori, se a ciò inclini. // Lo lessi sfogliando via via le pagine / e, a ingombrare il Vangelo di San Giovanni, / c'erano dei numeri – addizioni, moltiplicazioni – / scarabocchiati da qualcuno, con varie correzioni; / non con intenzione di scherno, / ma fatti soprappensiero, / chiaramente i conti delle spese di un commesso viaggiatore, / i guadagni fatti, le perdite; / e mentre mi domandavo se mai ci fosse stata / una particella d'anima almeno / in quel pover'uomo, / per calcolare l'ammontare delle retribuzioni / su quelle pagine a stampa / venne ad aggiungersi a quella scena poco attraente / e si fermò dietro a me e al libro scarabocchiato / (a conferire al colore squallido dell'ora / anche una sfumatura di tragedia) / un soldato e la moglie, l'aria smarrita / vinti e quasi impietriti dal grande sforzo che stavano facendo, / e poi capii / da una parola colta al volo / che pensavano di separarsi in quel momento per sempre. / Ma in seguito arrivarono / come una fiamma della chiesa ortodossa / su un altar maggiore, dei bambini – un paio – / che si misero a ridere vedendo i quadri deturpati dalle mosche. / «Ecco le belle navi che noi, / mamma, fra poco vedremo! / Quando arriviamo è quasi certo che il tempo sarà bello / e la banda suonerà, e il sole sarà splendente!» // Pioveva sul lucernario con un ritmo assordante / mentre noi aspettavamo e nessun treno arrivava; / ma le parole del ragazzo in quella sordida stanza / avevano diffuso un senso di giubilo nella tetraggine. [Ivi, pp. 518 s.]

Ed ecco il mottetto di Montale:

Addii, fischi nel buio, cenni, tosse
 e sportelli abbassati. È l'ora. Forse
 gli automi hanno ragione. Come appaiono
 dai corridoi, murati!

– Presti anche tu alla fioca
litania del tuo rapido quest'orrida
e fedele cadenza di carioca? – [Ediz. 1980, p. 137]

Ma credo che dovrei, se aspirassi a un minimo di completezza, ricordare, nei romanzi, nelle novelle, ma soprattutto in tante narrazioni cinematografiche, le frequentissime (quasi topiche) scene di arrivi e partenze, di brevi o lunghi incontri nelle stazioni, di interi romanzi o commedie (da Offenbach a Nestroy a Thoma), di interi film aventi a loro *setting* una stazione ferroviaria, come *The Trial* (*Il processo*) di Orson Welles e *Stazione Termini* di De Sica.

Ma forse è sufficiente, per confermare la centralità della stazione nella vita sociale moderna e nell'immaginario letterario e cinematografico dell'ultimo secolo, andare a leggere le pagine che da essa prendono le distanze, ed esplorano una realtà urbanistica e comunicativa del tutto diversa: la stazione della città giapponese, nuova e postmoderna, descritta da Roland Barthes, non più paragonabile a quei «punti di riferimento» che nelle nostre città sono costituiti da «cattedrali, chiese, municipi, monumenti». Nell'immensa città giapponese, dove i quartieri hanno un nome mentre le vie non ne hanno

[...] la stazione offre al quartiere il punto di riferimento che, a detta di certi urbanisti, permette alla città di significare, di essere letta. La stazione giapponese è attraversata da innumerevoli percorsi funzionali, dal viaggio alla spesa, dall'abbigliamento ai generi alimentari: un treno può sbucare in un reparto di calzature. Destinata al commercio, al transito, alla partenza, e tuttavia contenuta in un solo edificio, la stazione (è del resto così che bisogna chiamare questo nuovo complesso?) è depurata dal carattere sacrale che contraddistingue di solito i grandi punti di riferimento delle nostre città: cattedrali, chiese, municipi, monumenti storici. Qui, il punto di riferimento è del tutto prosaico; senza dubbio il mercato è spesso, anch'esso, un luogo centrale della città occidentale: ma a Tokyo la merce è sparpagliata dall'instabilità della stazione: partenze incessanti ne contrastano la concentrazione; sembra che la merce non sia altro che la materia preparatoria del pacchetto e che il pacchetto stesso non sia altro che il lasciapassare, il biglietto che permette di partire. [Ediz. 1984, pp. 47 s.]

6. Uno degli elementi che caratterizzano il viaggio in treno, in parte ereditato dalla carrozza da viaggio e dalla diligenza, ma esaltato e potenziato nel nuovo mezzo, è lo scompartimento. Fino a quando, in età vicina a noi, i vagoni ferroviari non hanno cominciato a prendere una diversa forma, avvicinandosi a quella della carrozza pullman o carrozza-

salone o addirittura a quella della carlinga di un aeroplano, essi sono stati a lungo – e continuano in parte a essere – costituiti da una serie di scompartimenti-carrozze, indipendenti l'uno dall'altro e con portiere sull'esterno oppure collegati da un corridoio. La diligenza e la carrozza sono note agli studiosi dei luoghi letterari per aver fornito lo spazio di incontro e relazione a individui diversi capitati in quel luogo per caso e costretti dalle circostanze a vivere insieme un'esperienza di viaggio (basti pensare a un esempio classico come *Boule de suif* [*Palla di sego*] di Maupassant o al film di John Ford *Stagecoach* [in Italia intitolato invece *Ombre rosse*]). Ancor più ha fornito questo tipo di spazio e occasione di trame romanzesche, in quanto luogo chiuso eppure aperto a incontri imprevisti, fra individui o addirittura fra culture, il treno, con i suoi percorsi lunghi e regolari, le tappe fisse nelle stazioni, i rituali del nuovo tipo di viaggio.

Già nelle pagine che ho citato da *Desde mi celda* di Bécquer, uno dei motivi più interessanti è la descrizione del viaggio notturno, di come, non appena il treno era partito, gli ospiti dello scompartimento avevano cominciato a «guardarsi l'un l'altro dai piedi alla testa» [ediz. 1961, p. 537], dell'effetto fatto sugli altri passeggeri dalla presenza di una giovinetta di sedici, diciassette anni dai nobili tratti, accompagnata da una vecchia signora, dell'elemento di dinamizzazione dei rapporti procurato dalla presenza di un viaggiatore inglese con i modi tipici del *gentleman* e da quella, contrastante, di un irrequieto, loquace, canterino e caloroso spagnolo di mezza età, di origine provinciale, che non sta fermo un momento, apre continuamente finestrino e sportello, cerca di attaccare discorso, impedisce agli altri di riposare.

Maupassant è stato fra i primi grandi scrittori a utilizzare con piena maestria lo spazio narrativo dello scompartimento ferroviario nella costruzione delle sue novelle, anzi si può dire che egli sia stato il creatore di un preciso sottogenere di novella che si può intitolare *l'avventura ferroviaria* o *l'incontro nello scompartimento*: la situazione era, evidentemente, particolarmente congeniale alle sue esigenze narrative e gli consentiva di far convivere, per un lasso di tempo obbligato, in uno spazio chiuso, personaggi provenienti dai più diversi ambienti, carichi delle più diverse ossessioni e dei più diversi desideri, costretti temporaneamente all'inazione, costretti (una volta superate le reticenze dettate dall'imbarazzo, a cui Maupassant sapeva dedicare una particolare attenzione) a comunicare e interagire fra loro. Egli, come narratore, si riservava una posizione particolare, di testimone silenzioso e neutrale, osservatore non visto e nascosto in un angolo dello scompartimento.

Sono parecchi i racconti di Maupassant che utilizzano l'ambientazio-

ne dello scompartimento del treno e raccontano un'avventura ferroviaria. Ricordo, come esemplare, *En voyage* (*In viaggio*, 1883 [ediz. 1974, I, pp. 810-15]), nel quale lo scompartimento fornisce sia la cornice (nella quale sono presentati dei viaggiatori che per ingannare il tempo si raccontano storie) sia l'ambientazione della storia romanzesca che viene raccontata da uno di essi. La protagonista di questa storia, una contessa russa, durante un viaggio in treno da Pietroburgo a Mentone, ha un'avventura straordinaria: durante la notte d'improvviso si apre lo sportello dello scompartimento ed entra uno sconosciuto che, per motivi misteriosi, viaggia come clandestino sul treno. Lo sconosciuto ottiene, in cambio della promessa che non la disturberà e non le rivolgerà mai più la parola, la complicità silenziosa della contessa e la mattina se ne va, ma resta fra i due un legame profondo ed egli continuerà a seguirla come un'ombra, vittima dell'amore muto fra due creature che non si conoscevano. Un incontro simile, ma con svolgimento opposto, e quindi in chiave comico-grottesca, è raccontato in *Ce cochon de Morin* (*Quello sporcaccione di Morin*, 1882 [ivi, I, pp. 641-52]). Non molto diversa, ma con svolte avventurose e sviluppi sorprendenti, è la vicenda di *Les Seurs Rondoli* (*Le sorelle Rondoli*, 1884 [ivi, II, pp. 133-61]), nella quale l'incontro è complicato dal fatto che la donna bellissima e seducente incontrata da due amici parigini in viaggio verso l'Italia si rivela essere dapprima scontrosa semplicemente perché è italiana e non capisce il francese, poi sorprendentemente arrendevole perché affamata, indifferente, abituata ai facili incontri. Crudelmente divertente è invece un incontro che l'abile regia di Maupassant mette in scena in uno scompartimento ferroviario in *La maison Tellier* (*Casa Tellier*, 1881 [ivi, I, pp. 256-83, particolarmente pp. 263-66]), durante il viaggio in treno che la tenutaria di una casa di tolleranza compie insieme con le sue ragazze tutte in ghingheri per andare a festeggiare la prima comunione di una nipote in un'altra città. Durante il viaggio nello scompartimento salgono prima due vecchi contadini che portano tre anatre in un panierino, poi un disinvolto viaggiatore di commercio che vende giarrettiere. L'aver stipato ingredienti così diversi dentro lo spazio chiuso dello scompartimento dà la stura a una serie di vicende eroicomiche, osservate con una nettezza di dettaglio implacabile ed esilarante.

In un'altra novella, *En wagon* (*In treno*, 1885 [ivi, II, pp. 478-84]), lo spazio chiuso dello scompartimento offre l'ambientazione adatta a una vicenda comico-grottesca, quella di un giovane sacerdote, accompagnatore di due adolescenti che tornano a casa dal collegio, il quale si vede costretto suo malgrado ad assistere nel parto una sconosciuta, colta d'improvviso dalle doglie nello scompartimento di un treno: egli porta alla lu-

ce il bambino, dopo aver convinto i due ragazzini, con le buone o le cattive, a guardar fuori dal finestrino. Una qualche affinità ha con questa la novella *Idylle* (*Idillio*, 1884 [ivi, I, pp. 1193-97]), anch'essa ambientata in uno scompartimento, dove l'incontro fra una fiorente contadina piemontese, che va in Francia a far la balia, e un giovanissimo bracciante mingherlino, si conclude con l'invito al ragazzo da parte della donna di popparle il latte⁹.

Non deve sorprendere che l'incontro nello scompartimento ferroviario fra due persone di sesso diverso, spesso sconosciute l'una all'altra, possa prendere una forte connotazione erotica. A questo contribuiscono vari elementi: il fatto che l'incontro casuale con una persona sconosciuta (come in *Une passante* di Baudelaire) viene protratto a lungo e si trasforma, grazie all'osservazione reciproca ravvicinata, in conoscenza (a volte in conoscenza puramente corporea, attraverso i movimenti impercettibili, il sonno, il respiro); l'atmosfera di intimità improvvisa e artificiosa procurata dallo scompartimento, dallo stato di inattività, noia e torpore in cui cadono i passeggeri; l'aria calda della vettura, la luce bassa, la morbidezza dei sedili, la protezione delle tende; il movimento e il rumore regolare e ritmato delle ruote e dei salti sulle rotaie, che può assumere una connotazione erotica e divenire suggestivo.

Il tema viene trattato da molti scrittori. Credo che meritino una citazione Enrico Panzacchi, autore di una novella intitolata *Evocazione* [ediz. 1900, pp. 291-306] e Italo Calvino, autore di un racconto che mi sembra si possa considerare, già nel titolo e poi per il tono e la bravura dell'esecuzione (così come gli altri della serie *Gli amori difficili* un omaggio a Maupassant: *L'avventura di un soldato* (1949 [in *I racconti*, ediz. 1958, pp. 283-90]). Ma forse una speciale citazione merita, anche per la forza compatta della realizzazione, un breve racconto di Robert Walser *Das Eisenbahn-Abenteuer* (*L'avventura in ferrovia*) che porta la data del 1914. L'attacco, e in particolare la vaghezza dei riferimenti temporali e di luogo, danno al breve racconto un'aria un po' fiabesca e di sogno. E anche la viaggiatrice che viene a interrompere la solitudine del protagonista sembra avere i connotati della fata. I movimenti del treno, il rumore ritmato delle ruote sui binari rendono possibile lo sviluppo erotico della vicenda:

Una volta feci un viaggio in ferrovia, durante il quale sedetti tutto solo nello scompartimento di una carrozza, come l'eremita meditante nel suo eremo si-

⁹ Si veda, su questa novella piena di significati ironici e simbolici, dovuti al continuo possibile spostamento di significato, dall'ambito nutritivo a quello erotico e viceversa, l'analisi di G. Posani [1972].

lenzioso e lontano dal mondo. In una certa stazione il treno si fermò, la porta venne aperta con la bruschezza tipica degli addetti ferroviari e in quella mia speciale stanzetta, oscillante sulle ruote, salì una donna. Per me fu esattamente come se la luce del sole fosse entrata nello scompartimento nero come la notte, tanto splendente fu la dolce figura femminile che mi apparve, come se venisse a far visita proprio a me. Cordialmente mi disse buona sera. Chi poteva esserne più felice di me? Il treno si mise subito di nuovo in moto, e fuori nella notte e in terre sconosciute veniva trascinata quella cameretta, nella quale ora sedevano due persone, che si guardavano reciprocamente con atteggiamento amichevole. Un sorriso produsse una parola e, mentre le ruote diligentemente giravano e giravano con grande fracasso, io come un ladro o un birbante avevo colto al volo l'occasione propizia e già sedevo al suo fianco e avevo passato il braccio dietro il suo bel corpo provocante. Solerti lavoravano le ruote e oggetti a me ignoti fuggivano via là fuori nel buio silenzioso della notte, davanti a noi due esseri felici. Solerte lavoravo io con le mie labbra sulle sue, che erano deliziose, come labbra di una bambina. Un bacio strappava un altro bacio, a un bacio succedeva un altro bacio. Mi abbandonai con tutto l'agio necessario alla dolce impresa, e mi stavo trasformando in un artista dei baci, in un artista delle carezze. Oh, come quella cara, quella dolce creatura sorrideva con la bella bocca e con i begli occhi scuri, mentre, guardando nei miei occhi, mi baciava. Una concupiscenza di paradiso esprimevano le sue labbra e una bramosia di paradiso le splendeva negli occhi. Io nel frattempo avevo già imparato molto bene cosa si deve fare per cogliere dal bacio il massimo di eccitazione e per affidargli l'espressione del più profondo godimento. Sotto la nostra cameretta d'amore colma di piaceri sferagliavano implacabili le ruote, e il treno volava traverso le campagne, e noi due ci tenevamo avvinti come le anime dei beati nei campi elisi, stretti guancia a guancia e corpo contro corpo, come se fino ad allora fossimo stati due diversi pensieri e ora uno solo unificato. Quanto mi colmava di gioia il sapere che quell'essere così dolce si riempiva di gioia per quel che io le facevo! Appagare la sua deliziosa sete d'amore mi rendeva il più fortunato dei mortali, mi rendeva un Dio. E però ora d'improvviso il treno si ferma di nuovo, la più graziosa delle donne ne smonta, e invece io devo continuare il viaggio. [Ediz. 1966-75, II, pp. 93 s.]

Potrei continuare a citare nomi e testi (fra cui quelli, su cui ritornerò, di Pirandello). Mi limito a dare due esempi, in cui lo spazio deputato dello scompartimento fa da sfondo a situazioni diverse ed estreme, l'una tragica e l'altra comica.

Il primo esempio è fornito da un racconto dello scrittore austriaco, o meglio ebreo danubiano e cosmopolita, Jakov Lind, *Reise durch die Nacht* (*Viaggio attraverso la notte*, 1964). In uno scompartimento chiuso a chiave, nel pieno della notte, mentre il treno corre senza fermarsi fra Nizza e Parigi, il protagonista del racconto si trova in compagnia di un

pazzo (un signore originario di San Pölten) che aspetta solo che lui si addormenti per segarlo a pezzi con degli strumenti che porta in una borsa e mangiarlo. Cerca di convincerlo con voce suadente:

Giovinotto, capisca una buona volta: ora lei ha uno scopo. La sua vita ora ha uno scopo, solo grazie a me ha uno scopo. Crede lei di essere venuto da me, in questo scompartimento, per puro caso? Non esistono puri casi. Non ci creda. Io l'ho osservata alla stazione di Nizza come ha percorso tutto il marciapiede. Poi è venuto a sedersi accanto a me nello scompartimento, giusto accanto a me. [...] Lei si è messo a sedere accanto a me, perché si è accorto che qui dovrà succedere qualcosa.

Apri dolcemente la sua valigetta. Ne tolse il martello di legno, poi la richiuse. E se ne stava lì con il martello impugnato.

Be', ci siamo? disse.

Subito, feci io, subito. E di colpo mi alzai. Dio solo sa come, ma mi alzai in piedi e tesi il braccio in avanti. La cordicella si spezzò, l'impiombatura cadde a terra, il treno ansimò, con stridore di ruote. Si sentì gridare nello scompartimento accanto al nostro. Poi il treno si arrestò. Quello di San Pölten fece sparire in fretta il suo martello di legno dentro la valigia, prese il suo cappotto, e in un attimo era già sulla porta. L'apri con la chiave e si voltò: «Lei mi fa compassione», disse. «Questa pazzia le costerà diecimila franchi di multa». [1964, pp. 133 s.]

Il racconto di Lind, teso ed esasperato nei suoi toni espressionistici, ha già in sé elementi testuali (come la battuta finale del signore di San Pölten) che tendono a farne esplodere comicamente l'atmosfera allucinata. Esso contiene inoltre un sottotesto, che il lettore colto è invitato silenziosamente a estrarre dalla sua memoria letteraria: un famoso racconto (che anch'esso si svolge in uno scompartimento, anzi in due scompartimenti, quello della cornice e quello del racconto vero e proprio), nel quale il tema del cannibalismo è trattato in chiave umoristica *Cannibalism in the Cars* (*Cannibalismo in treno*, 1868) di Mark Twain [ediz. 1957, pp. 9-16].

Rientra completamente nel campo dell'umorismo una famosa storia raccontata da Sigmund Freud in *Der Witz und seine Beziehung zum Unbewussten* (*Il motto di spirito e la sua relazione con l'inconscio*, 1905)¹⁰, che

¹⁰ Il treno ha un posto importante, come si sa, nell'immaginario psicanalitico: Freud ha raccolto, nelle sue opere, e in particolare in quelle sull'isteria, sui sogni e sugli atti mancati, numerosi aneddoti collegati con la perdita del treno, lo scambio fra il treno giusto e quello sbagliato, la paura del treno, l'incidente ferroviario, ecc. ecc. In un paragrafo famoso delle *Drei Abhandlungen zur Sexualtheorie* (*Tre saggi sulla teoria sessuale*, 1905) [ediz. 1970, pp. 509 s.], intitolato *Eccitamenti meccanici*, Freud istituisce un rapporto

ha come ambientazione l'incontro casuale in uno scompartimento ferroviario fra due sconosciuti e come tema quello antropologico delle caratteristiche culturali degli ebrei:

Un ebreo galiziano sta viaggiando in treno e si è adagiato comodamente, giacca sbottonata e piedi sul sedile. Entra nello scompartimento un signore con un vestito di taglio moderno. L'ebreo si ricompone subito, assumendo una posizione corretta. Lo sconosciuto sfoglia un libro, fa dei conti, riflette e d'improvviso domanda all'ebreo: «Scusi, quando cade *Yom kippur*?» – «Ah!», risponde l'ebreo e torna a posare i piedi sul sedile, prima ancora di rispondere. [Ediz. 1972, p. 71]

La storiella ferroviaria ha stimolato non solo l'interpretazione di Freud [ivi, pp. 71 e 100: sulla mentalità democratica degli ebrei], ma anche numerose altre interpretazioni, di cui ha riferito in un saggio interessante Ivan Kalmar [1987].

7. Il finestrino del treno ha offerto ai viaggiatori un nuovo modo di vedere il mondo. Se ne accorse, già all'inizio della storia delle esperienze ferroviarie, nel 1830, il reverendo Edward Stanley dopo il primo viaggio sulla ferrovia Liverpool-Manchester, e già allora egli mise la nuova esperienza in rapporto con alcune esperienze ottiche artificiali e spettacolari, quelle della fantasmagoria, del panorama e della lanterna magica (antennati, sotto vari aspetti, dell'invenzione del cinema):

Le lunghe file continue di spettatori [...] parevano scivolare via, come immagini dipinte fatte passare nel tubo di una lanterna magica. [Citato in Klingender, 1972, p. 204]

Attraverso il finestrino, uno spettatore immobile (il viaggiatore) osserva, inquadrato dentro il rettangolo del vetro, un panorama che si muove velocemente e costantemente in direzione opposta a quella del veicolo su cui si trova. Frequentemente, anche a causa della monotonia del viaggio e della sonnolenza che prende tutti i viaggiatori, egli tende a proiettare, su uno schermo mentale di cui il finestrino ha offerto il modello, altre immagini e panorami, sogni, ricordi, proiezioni.

Di questa esperienza abbiamo incontrato già varie descrizioni e resoconti, e anche ritrascrizioni e rielaborazioni letterarie. Una notevole im-

molto stretto fra il movimento del viaggio in treno e l'eccitamento sessuale nell'adolescenza, ricavandone anche una possibile fonte di angosce e immaginario successivi.

portanza ha il finestrino, così come altri elementi dell'esperienza ferroviaria, nel racconto di Italo Svevo *Corto viaggio sentimentale* (1925-26)¹¹.

Il racconto («lungo come una serpe lunghissima»)¹² segue il protagonista, il signor Aghios, in un viaggio di affari (che è anche un viaggio alla scoperta della propria libertà, della propria vecchiaia, della propria memoria e dei propri sogni), fatto in treno da Milano a Trieste. C'è, anzitutto, l'atmosfera disordinata e disorientante della stazione di Milano, la difficoltà di trovare il treno giusto, di farsi strada fra gruppi di viaggiatori in movimento frenetico o accampati accanto ai loro bagagli. Il signor Aghios, che si prepara al viaggio con ansia e con un desiderio di liberazione, cerca con difficoltà, nel grande disordine, delle creature amiche: un cane che gli si avvicina, un facchino che lo accompagna al treno; poi si ferma d'improvviso a guardare (come in una epifania joyciana) il fumo di una locomotiva fuori dalla stazione, che il vento raccoglie e dissolve, creando immagini e figure di minaccia e spavento. Con suo dispetto, misto a compiacimento, la moglie, da cui si era congedato, lo rincorre, gli sta accanto sino alla partenza, recita per lui l'antico rituale degli estremi saluti, della separazione rappresentata anche visivamente dalla figura che agita il fazzoletto e si fa sempre più piccola in lontananza.

Ed ecco che lo scompartimento del treno, con la sua precisa struttura (il corridoio e la porta da un lato, la finestra dall'altro, le panche poste a rimpetto, le fotografie sotto lastra, la rastrelliera dei bagagli), offre al signor Aghios, prima nel corridoio, poi accolto all'interno e sistemato in un posto d'angolo, vicino alla finestra, una serie di incontri e di avventure, che la fantasia di volta in volta provvede ad espandere, caricandole spesso di energie erotiche, ma mantenendole pur sempre dentro la struttura dello spazio mentale e di quello breve e chiuso dello scompartimento. Già all'inizio, quando lo scompartimento è sovraffollato e percorso dalla tensione della gente che non si conosce, tace e si studia, al signor Aghios si offre un'alternativa, quella di guardar fuori, di sostituire alla visione teatrale interna quella cinematografica del panorama:

Col naso sui vetri il signor Aghios non poté finalmente fare a meno di vedere la campagna enorme che correva via. Il raccolto era finito. I covoni di fieno s'ergevano colossali, la provvista per tutto l'anno per gli animali della cucina tanto semplice. I campi erano oziosi in aspettativa di essere incaricati del nuovo lavoro. E il signor Aghios pensò ch'egli arrivava proprio in tempo coi

¹¹ Cito dalla buona edizione a cura di Gabriella Contini, *I racconti* [1985, pp. 320-410].

¹² Così lo definì Svevo in una lettera a Marie Anne Comnène, del 17 novembre 1925 [ediz. 1966, p. 768].

suoi augurii per procurare un buon raccolto. Ora cominciava a decidersi la sorte dell'anno prossimo. Occorreva subito una lunga pioggia, che poi cessi, dopo di aver ammorbidita la terra e resa disposta al lavoro. Doveva essere preparata a puntino: Né troppo dura, né troppo tenera. E gli augurii del signor Aghios piovevano abbondanti, mentre correva accanto a quei campi a sessanta chilometri all'ora. [Ediz. 1985, pp. 335 s.]

Viene qui per la prima volta messo in moto un meccanismo che continuerà a funzionare per tutto il racconto: la visione di ciò che appare nel riquadro del finestrino ha un rapporto (di contrapposizione, di supporto, di esplicazione) con la scena che si sta svolgendo dentro lo scompartimento e nello stesso tempo ha un-rapporto (anche in questo caso di contrapposizione, supporto o esplicazione) con le riflessioni interiori del signor Aghios, con la sua vita mentale, le sue immaginazioni, i suoi ricordi, le proiezioni dei suoi desideri. È un meccanismo complicato, che non posso qui analizzare minutamente e che ha tre diversi luoghi di esplicazione e soggetti di riferimento: lo schermo mentale dei monologhi interiori del protagonista; lo spazio molto teatrale dello scompartimento; il panorama esteriore in movimento e ritagliato dal finestrino. Il lettore attento del racconto è invitato a stabilire di volta in volta le relazioni opportune. Quando, per esempio, compare nel finestrino la scena delle galline razzolanti in una stazioncina di campagna (corrispondente sveviano, e forse un poco sabiano, dell'asino bigio di Carducci), nello schermo interiore del signor Aghios sono da poco apparse le figure della moglie e del figlio e nei suoi pensieri si sono affacciati i temi dell'adulterio, della sudditanza psicologica della moglie, della petulanza del figlio, di se stesso che per reagire ha intrapreso quel viaggio come prova di libertà; nel frattempo nello spazio teatrale dello scompartimento c'è stato un diradarsi dei personaggi e, venuta meno l'unica presenza femminile, i quattro uomini rimasti «avevano perduto ogni contatto fra di loro»:

Il treno si fermò ad una stazione non importante, di cui l'edificio doveva trovarsi dall'altra parte. Dalla parte sua, nell'erba, c'era una quantità di polli che continuavano a razzolare senza quasi accorgersi del treno che in questo momento s'era fermato accanto alla loro casa. «Come sono saggi costoro!» pensò il signor Aghios. «Questo treno a ore fisse appartiene alla loro vita. Penseranno sia sempre lo stesso». Poi ricordò che neppure fra uomini ci si intendeva, se non ci si spiegava, com'era da lui e sua moglie, con quel pensiero libero e superbo, ma segreto che com'era da lui poteva essere anche da lei, e, con grande piacere, si dedicò a studiare quello che i polli potevano pensare della loro relazione con l'uomo. Gli pareva che uno dei polli dall'erba gli gridasse: «Guai a noi se l'uomo non ci fosse». E il pollo doveva essere certo

della benevolenza del padrone, che gli procurava il buon becchime, che, quando ne era sgozzato, se ne andava da questo mondo con la convinzione che l'uomo suo amico doveva essere ammattito. [Ivi, p. 341]

Situazioni analoghe si hanno quando fuori dal finestrino compaiono i pali del telegrafo in fuga, il cielo coperto al crepuscolo, le luci di una borgata tranquilla e ferma ai piedi di una collina, le case coloniche sparse che accennano a diventare città, le nubi nere che creano formazioni simili a quelle del fumo alla stazione di Milano, due contadini intenti al lavoro nei campi, una vecchia e grassa cantoniera poco prima di Mestre, la laguna di Venezia immersa nell'ombra e, dopo la lunga sosta a Venezia e dopo il viaggio notturno, la casa di un contadino nell'alba, prima di Gorizia, le nubi nere della notte che si dissolvono sul Carso.

Ci sono, nel lungo testo della novella, due passi che meritano di essere posti particolarmente in rilievo: il primo riguarda l'episodio della bambina che entra nello scompartimento con i due genitori contadini e che mette in crisi, con le sue osservazioni ingenuie, la perfetta struttura e le corrispondenze e contrapposizioni fra gli spazi e le prospettive su cui è costruito il racconto. La bambina, dopo un po' che il treno corre, si piega sul grembo della madre e dice «Mama, voio veder». Il vecchio signor Aghios le cede generosamente il posto accanto al finestrino, ma la piccina, dopo aver aderito con tutta la faccia al vetro, si rivolge al padre piagnucolando: «Mi voria veder». I genitori sono spazientiti: «E no ti vedi?» «Ma coss'ti vol veder?». E la piccina risponde, piangendo: «No vedo el treno». I due viaggiatori che hanno a lungo conversato, il signor Aghios e l'ispettore assicurativo Berlino, reagiscono diversamente all'uscita ingenua della bambina:

Il Borlini scoppiò in una risata e i genitori risero anche loro, un po' imbarazzati dalla bestialità della figliuola. Il solo Aghios fu commosso. Egli solo sentiva e sapeva il dolore di non poter vedere se stesso come viaggiava. Il piacere del viaggio sarebbe tutt'altro se si avesse potuto vedere il grande treno con la sua macchina come procedeva traverso alla campagna, come un serpente veloce e silenzioso. Vedere la campagna, il treno e se stessi nello stesso tempo. Quello sarebbe stato il vero viaggio. [Ivi, p. 357]

Questo episodio crea, al centro della novella, messo *en abîme*, una specie di rovesciamento della logica stessa narrativa e rappresentativa su cui è costruito tutto il testo.

L'altro passo interessante è anch'esso in certo senso metanarrativo, ed è collegato al precedente: il protagonista del racconto, nel corso delle sue

meditazioni interiori, a un certo punto istituisce un confronto tra i diversi tipi di viaggio, che ne ricorda altri simili, da noi già incontrati in tutto l'Ottocento, per esempio quelli di Ruskin:

Il vero viaggio sarebbe stato quello con la diligenza traverso a vere vie naturali (chiamava naturali quelle prive di ferro) e ai luoghi abitati, con gli arresti non alle stazioni, che in Italia mai davano l'immagine del luogo di cui erano la porta d'ingresso, ma davanti ad un'osteria del luogo, parte di esso, ove i cavalli si rifocillavano o cambiavano. Neppure in automobile la via, il luogo, la gente non era tanto intimamente sfiorata dal viaggiatore. [Ivi, p. 361]

Potrei dare altri esempi di presenza significativa dell'elemento del finestrino nella letteratura ferroviaria. Mi limito a darne uno, da un testo che utilizza in modo abbastanza originale la situazione visiva e rappresentativa offerta dal panorama naturale e sociale visto attraverso questo riquadro. È un pezzo giornalistico dello scrittore tedesco Horst Krüger, specialista in libri e corrispondenze di viaggi e in *feuilleton* di stile sagistico e ironico. Il pezzo, raccolto nel libro *Zeitgelächter. Ein deutsches Panorama* (*Risate del tempo. Un panorama tedesco*, 1976) si intitola *Die Rheinreise* (*Viaggio sul Reno*).

Due viaggiatori, un uomo e una donna, sono seduti da soli in uno scompartimento surriscaldato (come sempre succede, secondo il narratore, nelle ferrovie tedesche). Sono stanchi e sonnolenti, su un treno che corre molto veloce lungo il Reno: corre, cioè, su una delle linee principali del Paese, fra precise stazioni ferroviarie, ma corre anche, da un certo punto di vista, lungo la spina dorsale della Germania, ripercorrendo le tappe principali della storia e dell'immaginario tedesco. A un certo punto l'uomo si ritira in se stesso, chiude gli occhi e dalla sua sonnolenza chiede alla donna: «Cosa vedi?». Viene così creato un modello di discorso dialogato, quasi un questionario sociologico e scientifico, che si ripete più volte nel corso del viaggio, con i due protagonisti che si alternano nella posizione di chi chiude gli occhi e fa domande e confronta le risposte con le sue attese e di chi guarda fuori dal finestrino, descrive ciò che vede, precisa meglio:

Lei disse: Campi, nient'altro che campi. Egli domandò: Che aspetto hanno, questi tuoi campi? Descrivili. E lei: Campi di marzo, grigi, umidi, morti. Non c'è niente da descrivere. Io credo che i campi siano argillosi, sdruciolevoli, bagnati. Egli chiese dopo un poco: Ora cosa vedi? Lei disse: Ora una strada attraversa i campi bagnati, un furgone, una casa sulla strada. E lui: Che aspetto ha la casa? Descrivila per favore! Lei disse: È già passata, la casa, ma ho

visto una donna sul balcone, che stendeva le coperte, una donna di casa, una Mutti tedesca con il grembiule e capelli a crocchia. Era una tipica casa unifamiliare, la casa di un artigiano, di un ispettore, di un lattaio, caricata di una bella ipoteca con la cassa di risparmio: «il sogno della propria casetta». Inoltre mancava l'intonaco ai muri esterni. Egli domandò: Cosa vedi ora? Lei disse: Lamiera, lamiera, una quantità straordinaria di lamiera; una specie di cimitero di automobili. Quel che la gente ha rotto e portato qui – quasi solo Opel Kadett. Brutto, l'aspetto che hanno. Tutta vernice sgualcita, se si può dire. Come finiscono i nostri sogni! Ora vengono capannoni, baracche, orticelli, resti delle gioie d'estate: una sedia da giardino, una vasca da bagno, ricoperta di assi, un pollaio, molte bottiglie di birra in cassette, la felicità delle serate libere, tutto un poco ammuffito. Ora viene una piccola fabbrica; Emil Oberhauser, oggetti di plastica, si legge all'esterno. Nel parcheggio ci sono quasi solo Opel Kadett. Sono lustre e sfavillanti. Sono state lucidate e rese splendide. Mio Dio, se solo si pensa, come tutto questo finisce! E ora? domandò lui. Ora di nuovo non c'è niente, disse lei. Il niente non esiste, disse lui, c'è sempre qualcosa nel mondo. Che cosa dunque? Nulla se non terra coltivata, disse lei. Le nuvole incombono basse nel cielo. Si pensa che laggiù tocchino la terra. Uccelli neri stanno posati sui pali del telegrafo. È incredibilmente sconsolante, la campagna piatta in questo tempo di marzo. Non ci si può fare niente.

Poi scambiarono la posizione. Lei chiuse gli occhi, si abbandonò all'indietro. Lui si piegò in avanti, guardò fuori dal finestrino, che era sporco e bagnato di pioggia. Lei domandò: Cosa vedi? E lui: È incredibile – il Reno. È comparso dal nulla d'improvviso, incredibilmente grande e ampio. Non so, il Reno è in realtà troppo grande per la Germania, voglio dire, per la nostra repubblica federale. È quasi come il Mississippi: Maestoso. Lei domandò: cosa vedi sul Reno? Niente, disse lui, niente se non onde, una corrente gagliarda, delle creste di schiuma, che vi fanno come una danza. Lei domandò: Intendi questo quando lo hai definito maestoso? Perché d'improvviso ti esprimi in modo così raffinato? Ah, disse lui un po' malinconico, sporgendosi del tutto in avanti, vedo una così tremenda quantità d'acqua, che se ne va via dalla Germania. Tutta ricchezza che viene da noi perduta per sempre, una quantità inimmaginabile, tutta spedita in franchigia in Olanda. E ora? domanda lei. Barche, disse lui, cos'altro si può vedere sul Reno? Effettivamente arrivano due chiatte sobbalzando. Vengono una dietro l'altra nella corrente navigabile. Cosa si vede sulle chiatte? domandò lei. Quel che si vede sempre sulle chiatte, disse lui. Un casotto per il motore, la cabina del capitano, gli alberi, due scialuppe di salvataggio, un cane volpino che corre abbaiano lungo i parapetti. È curioso, su queste chiatte da trasporto ci sono sempre dei volpini bianchi che abbaiano all'acqua. E così in tutto il mondo. C'è anche della biancheria stesa che sventola su lunghi fili: cose maschili, lunghe mutande per esempio. Sono evidentemente delle cisterne di petrolio, che vengono da Rotterdam e sono dirette a Basilea. [1976, pp. 9 s.]

Continuano gli scambi di ruolo, le domande e le descrizioni. Pian piano si scopre che le scene viste dal finestrino vanno a costruire, come in un documentario cinematografico, o in un diorama della memoria, un'immagine della Germania, dei suoi luoghi tipici (castelli fiabeschi, cittadine, paesaggi), dei suoi miti, delle sue ossessioni storiche e patriottiche (Bonn, la capitale provvisoria e insufficiente). Non mancano i ricordi figurativi ricavati dalla memoria che si sovrappongono al panorama visto dal finestrino:

Cosa c'è poi di così bello nel Reno? chiese lei. Il Reno ora fa delle curve, disse lui, ma bellissime e piene di gusto. Esso si piega e si torce come un serpente ed è ora abbracciato da alte montagne – grazioso, direi. Sembra quasi dipinto dai maestri del Medioevo. Come, chiese lei, com'è che d'improvviso trovi dei paragoni così raffinati? Poiché tutto vi è così ordinato e preciso, con una precisione quasi maniacale. Questa armonia, questo ordine. Nessuno oggi sa più dipingere così. È un intero cosmo da vedere. Ora sembra quasi una Crocefissione di Grünewald. Lei chiese: Cosa vedi in questo quadro? Egli disse: La magia di un grande passato, i miti. Vedo filari di viti, colline a vigneto, festoni di pampini, lo spirito dei Romani, quindi dell'Occidente. Vedo uomini coperti di pelli passare fra i vigneti, coltivando i vigneti dei loro signori, combattendo contro gli afidi delle foglie. Ora, di marzo? chiese lei dubbiosa. Quegli uomini coperti di pelli sono sempre in faccende, disse lui, c'è sempre qualcosa da estirpare in Germania: parassiti. [Ivi, pp. 10 s.]

Caricandosi sempre di più di sovrasensi ironici e polemici di chiaro sapore conservatore (il rifiuto del mondo moderno, l'ammirazione per l'ordine antico, una rappresentazione satirica della piccola capitale Bonn, la nostalgia estetistica della grande tradizione germanica), il pezzo conduce i due viaggiatori fino a Colonia, la città dove la stazione (cattedrale della modernità) e il duomo (cattedrale del medioevo gotico) sorgono – come in poche altre città europee – straordinariamente vicine, l'una accanto all'altra, non lontano dal ponte sul Reno, costituendo una specie di nuova e armoniosa trinità: il duomo, il Reno, le ferrovie tedesche. E alla fine si scopre che il pezzo vuol celebrare il cancelliere democristiano Konrad Adenauer, già borgomastro di Colonia, sepolto nella città renana. L'intero impianto retorico, il diorama ferroviario erano stati costruiti con questo preciso intento celebratorio.

Devo ancora ricordare, prima di lasciare questo argomento, che qualche studioso di cinema, come per esempio Joachim Paech, ha insistito sulle analogie fra mondo ferroviario e mondo cinematografico e sul rapporto profondo, di affinità, che c'è fra la visione del viaggiatore attraver-

so il finestrino del treno e quella dello spettatore seduto in un cinema che osserva i movimenti delle immagini nel riquadro dello schermo. Lo studioso francese Jacques Aumont ha addirittura sostenuto che esiste un rapporto fra la macchina da presa e la macchina del treno, la locomotiva:

La macchina da presa, sotto certi aspetti, non è così lontana dalla locomotiva: meccanismi metallici, tipici dell'immaginario ingegneresco del secolo, e fondate d'altronde, l'una e l'altra, sulla trasformazione di un movimento circolare in movimento longitudinale, da un movimento *sur place* a un *déplacement* (più organi di rotazione nelle cinecamere video, contemporanee dei missili). [1989, p. 44]

E lo stesso Aumont, insistendo sul rapporto fra mondo ferroviario e mondo cinematografico, ha formulato in un modo che è semiologico e al tempo stesso sociologico la più chiara definizione dell'analogia fra viaggiatore in treno e spettatore nel cinema:

Il treno è il luogo prototipico in cui viene modellato, in pieno Ottocento, lo spettatore di massa, il viaggiatore immobile. Seduto, passivo, trasportato, il passeggero del treno impara presto a guardare il paesaggio attraversato, che sfilava davanti ai suoi occhi, lo spettacolo inquadrato. [...] Treno e cinema trasportano il soggetto verso la finzione, verso l'immaginario, verso il sogno, e anche verso un altro spazio nel quale le inibizioni sono, parzialmente, cancellate. Il soggetto del cinema e il soggetto della ferrovia – Freud e Benjamin sono d'accordo su questo – è un «soggetto di massa», in preda a un essere-spettatore anonimo e collettivo. Del resto, egli vive pericolosamente, esposto com'è agli shock emotivi procurati dal cinema, come ai vari squilibri provocati dal treno [...]. In breve, è un soggetto nevrotizzato, o nevrotizzabile, cioè moderno. E il cinema, riconoscente, farà della locomotiva la sua prima stella. Occhio mobile, corpo immobile: è tutto qui, ed è con questo che il treno sostituisce allo spettatore ecologico della pittura di paesaggio, al semplice passeggiatore che scopre il mondo circostante, questo essere bizzarro, infermo – al punto che lo si paragonerà agli schiavi incatenati della caverna platonica – ma al tempo stesso dotato di ubiquità e di onnivaghenza: lo spettatore cinematografico. [Ivi, pp. 44 s.]

8. La morte sotto il treno, casuale o volontaria, l'incidente ferroviario spesso orribile e catastrofico sono stati, come abbiamo visto, una realtà presente sin dai primissimi anni nell'esperienza sociale del mondo ferroviario e nella sua trascrizione letteraria e poetica. In un caso, quello di Charles Dickens, abbiamo addirittura assistito all'interferenza drammatica e traumatica della morte e della catastrofe ferroviaria non solo negli scritti ma addirittura nella stessa esperienza biografica dello scrittore.

Una coincidenza ancor più straordinaria riguarda un altro scrittore, che abbiamo incontrato nei panni dell'ammiratore stupefatto del treno, conquistato dalla sua magia: Hans Christian Andersen. L'abbiamo incontrato, fra i primi sperimentatori del nuovo mezzo di locomozione, mentre saliva nel 1840 sul treno fra Dresda e Lipsia e annetteva la nuova esperienza al territorio del meraviglioso e del fiabesco. Nel 1857 lo ritroviamo in Inghilterra, impegnato a descrivere le proprie esperienze di viaggio per il giornale di Copenhagen «Berlingske Tidender», in visita proprio a Charles Dickens, su invito dello scrittore inglese. Le corrispondenze sono più tardi uscite in forma di libro con il titolo *Et Besøg hos Charles Dickens* (*Una visita a Charles Dickens*)¹³. Sappiamo, dai diari di Andersen e anche dalle testimonianze di casa Dickens¹⁴, che la visita fu probabilmente troppo lunga e mal tollerata (nonostante la cortesia formalmente dimostrata) da parecchi membri della famiglia Dickens. Andersen sapeva poco l'inglese e con i suoi modi sognanti o infantili non conquistò il cuore dei Dickens. La cronaca del viaggio rimane, in ogni caso, interessante. Andersen arrivò nella villa suburbana di Gad's Hill con il treno dalla London Bridge Station alla stazioncina di Higham. Nelle settimane seguenti fece più volte, con Dickens o con altri membri della famiglia, il viaggio sino a Londra. E durante uno di questi viaggi fece l'esperienza dell'incidente ferroviario.

Per una settimana Dickens era andato avanti e indietro da Londra per preparare un piccolo spettacolo teatrale, in cui lui stesso sarebbe comparso come attore (leggendo *Un canto di Natale* e recitando insieme con altri della famiglia il dramma di Wilkie Collins *The Frozen Deep*). Lo spettacolo, nella minuscola Gallery of Illustration, era in memoria dell'amico di Dickens Douglas Jerrold (della cui morte aveva avuto notizia proprio su quel treno, viaggiando da Higham a Londra, da un passeggero che ne aveva letto sul giornale) e si tenne alla presenza della regina Vittoria. Racconta Andersen:

Se noi avessimo fatto il viaggio sino a Londra la sera di domenica con l'ultimo treno anziché, come invece avvenne, la mattina presto del lunedì, lo spettacolo sarebbe probabilmente andato a monte, in modo assai triste. Io stesso vidi partire il treno della sera da Gad's Hill e due stazioni prima di Londra è avvenuto il terribile scontro, l'incidente, di cui noi la mattina seguente, recandoci a Londra, abbiamo avuto una conoscenza diretta sul posto.

¹³ Le ho lette nell'edizione tedesca a cura di Gisela Perlet [1985].

¹⁴ Cfr. Ackroyd [1990], pp. 781-83.

La fila dei vagoni quella sera si era fermata, tutti stavano seduti al loro posto, pronti a ripartire, quando un secondo treno è arrivato da dietro, il macchinista non vide nessun segnale che l'avvisasse della presenza del treno fermo e in attesa e gli piombò addosso a tutta forza; le carrozze posteriori piene di gente, furono fracassate, tredici persone trovarono la morte sul posto e quaranta ebbero le braccia e le gambe rotte.

È stata una scena orribile. Ho parlato con un signore, che abita in una villa sul pendio di fronte al luogo dell'incidente; stava per andare a letto, quando ha sentito il rumore dello scontro, le grida disperate e i lamenti strazianti dei feriti e degli astanti; è corso a vedere, le carrozze erano spezzate, la gente schiacciata, tutto nuotava nel sangue. Provai un sentimento molto strano, nel trovarmi sul primo treno che passava in quel luogo. Un'inchiesta severa è stata aperta, per trovare i colpevoli, e l'amministrazione delle ferrovie è stata condannata a pagare una somma mostruosa, non meno di 70.000 sterline, agli eredi delle vittime dell'incidente. [Ediz. 1985, p. 194]

E tuttavia l'incidente non cancellò del tutto, in Andersen, la fiducia nel progresso tecnico, l'ammirazione per le bellezze della modernità a Londra (il palazzo di cristallo) e in altre capitali europee, per i nuovi viaggi prodigiosamente veloci. Questa sua ammirazione penetrò nel mondo stesso delle sue fiabe, ispirando «la Musa del nuovo secolo». Ed egli, ancora nel 1866, mettendo sulla pagina le sue impressioni di un *Viaggio in Spagna e Portogallo*, prima di descrivere i disagi, e anche l'avventurosità, del viaggio tradizionale in carrozza, inevitabile in Spagna, continuò a celebrare la favolosità del viaggio in treno:

Quando in Europa fu introdotta la ferrovia, si levò il grido, che ormai era finita per il bel vecchio modo di viaggiare, la poesia del viaggio era scomparsa, la magia perduta – e invece proprio allora essa cominciò. Ora infatti voliamo sulle ali della macchina a vapore, e davanti a noi e intorno a noi si alternano in cangiante vicenda le immagini, una dopo l'altra; ci vengono lanciati contro, come mazzi di fiori, ora un bosco intero, ora una città, ora montagne e vallate. Possiamo smontare dalla vettura, soffermarci su ogni bellezza e scappar via da ogni cosa noiosa e quindi veloci come un uccello giungiamo alla meta – non è questa una magia? [Ediz. 1988, p. 7]

Con il passare degli anni i temi della morte e dell'incidente catastrofico sono divenuti molto frequenti, quasi ossessivi, in tante storie e tanti romanzi: da fatti di cronaca o da eventi simbolici capaci di suscitare forti reazioni emotive e ideologiche essi si sono trasformati in momenti di snodo delle trame narrative, in elementi di rivelazione del destino nella vita

dei personaggi romanzeschi: la *macchina* ferroviaria è stata chiamata a compiere il ruolo di *Deus ex machina* narrativo¹⁵.

Si può ricordare, per il tema della morte sotto il treno, oltre a *Dombey and Son* di Dickens, anche il romanzo di Anthony Trollope *The Prime Minister* (*Il primo ministro*, 1876) che ha al suo centro proprio un suicidio ferroviario. E naturalmente si può, anzi si deve, ricordare il grande romanzo di Tolstoj *Anna Karenina* (1875-77). È noto che la storia di Anna e della sua morte atroce fu in parte suggerita da avvenimenti reali: l'improvviso sviluppo delle ferrovie in Russia sotto Alessandro II, negli anni in cui Tolstoj, dopo aver scritto *Guerra e pace*, era andato a vivere a Jasnaja Poljana; un episodio scioccante avvenuto a poche verste da Jasnaja Poljana, nel gennaio 1872, con il suicidio sotto il treno di una vicina dei Tolstoj, Anna Sepanovna Pirogova e la visione, che anche Tolstoj ebbe, del suo corpo maciullato. Ma è anche noto che la vicenda di Anna Karenina aveva motivazioni molto più ampie e profonde, implicazioni filosofiche e modelli letterari.

Secondo il biografo inglese di Tolstoj A. N. Wilson [1988, pp. 274 s.] il tema del suicidio sotto il treno in *Anna Karenina* fu suggerito a Tolstoj proprio dai due romanzieri inglesi Dickens e Trollope. Wilson azzarda addirittura l'ipotesi secondo cui il romanzo inglese che in *Anna Karenina* la protagonista legge sul treno da Mosca a Leningrado, ancora inconsapevole dell'amore che prova per Vronskij, è un romanzo di Trollope e forse è proprio *The Prime Minister* (nel quale caso ci sarebbero, all'inizio del romanzo, ben tre avvertimenti premonitori della sua tragica fine: l'incidente dell'uomo finito sotto il treno alla stazione di Mosca, il giorno dell'arrivo di Anna e del suo primo incontro con Vronskij; la lettura da parte di Anna, nel momento di lasciare la stessa stazione dopo aver conosciuto Vronskij, di un romanzo in cui ci sarebbe una storia di morte sotto il treno simile a quella che sarà la sua; la scenetta dei bambini di Oblònskij che giocano, anziché a cavalluccio, al nuovo gioco «pericoloso» del treno). L'ipotesi di Wilson è resa poco plausibile, purtroppo, sia dalle date sia dal fatto che quanto viene detto in *Anna Karenina* sulla trama del romanzo che Anna sta leggendo non corrisponde affatto a quella di *The Prime Minister*; in ogni caso il problema del rapporto fra vita reale e vita romanzesca (magari, appunto, quella narrata nei romanzi di Dickens e Trollope, nei quali la tematica ferroviaria era abbastanza diffusa), così come il problema del rapporto fra vita esteriore e vita interiore,

¹⁵ Il gioco di parole risale a Mario Praz, che lo usò proprio a proposito dei romanzi di Dickens e Trollope in un saggio del 1953 su *La scena vittoriana* [in *Perseo e la Medusa*, 1979, p. 212].

sono centrali in queste pagine famose, che si svolgono nello spazio chiuso e caldo dello scompartimento ferroviario, mentre fuori infuria la neve. Sono, nel romanzo, pagine importanti quasi quanto quelle del monologo interiore finale di Anna, ormai avviata al suo estremo destino:

Anna si aggiustò con piacere e precisione per il viaggio; con le piccole, agili mani dischiuse e richiuse il sacchetto rosso, tirò fuori un cuscinetto, se lo pose sulle ginocchia e, avvoltesi con cura le gambe, si sedette tranquillamente. Una signora malata si metteva già a letto. Due altre signore cominciarono a parlare con Anna, e una vecchia grassa si avvolgeva le gambe ed esprimeva osservazioni sul riscaldamento. Anna rispose qualche parola alle signore, ma, non prevedendo interesse dalla conversazione, chiese ad Annuška di tirar fuori la lanterna, l'attaccò al bracciolo della poltrona e prese dalla sua borsetta il tagliacarte e un romanzo inglese. Prima non poteva leggere. Dapprincipio davano noia il chiasso e l'andare e venire; poi, quando il treno si mosse, non si poteva non porgere orecchio ai rumori; poi la neve che batteva contro il finestrino di sinistra e che si appiccicava al vetro, e la vista d'un capotreno imbacuccato che passava vicino, coperto di neve da una parte, e i discorsi a proposito di com'era terribile la tempesta che c'era fuori, distrassero la sua attenzione. Più innanzi tutto fu sempre lo stesso: lo stesso traballio accompagnato da picchi, la stessa neve contro il finestrino, gli stessi celeri passaggi da un caldo di vaporazione al freddo e di nuovo al caldo, lo stesso balenare degli stessi volti nella penombra e le stesse voci, e Anna cominciò a leggere e a capire quel che leggeva. Annuška dormicchiava già, tenendo il sacchetto rosso sulle ginocchia con le larghe mani nei guanti, di cui uno era rotto. Anna Arkádjevna leggeva e capiva, ma le dispiaceva di leggere, cioè di seguire i riflessi della vita di altre persone. Aveva troppa voglia di vivere lei stessa. Se leggeva che l'eroina del romanzo vegliava un malato, aveva voglia di camminare a passi silenziosi per la stanza d'un malato; se leggeva come un membro del parlamento pronunciava un discorso, aveva voglia di pronunciare quel discorso; se leggeva che lady Mary inseguiva un branco a cavallo e stuzzicava la cognata e stupiva tutti col suo coraggio, voleva far questo lei stessa. Ma non c'era nulla da fare, ed ella, girando il coltellino liscio con le sue piccole mani, si sforzava di leggere.

L'eroe del romanzo aveva già cominciato a raggiungere la sua felicità inglese, il titolo di baronetto e un possesso, e Anna desiderava d'andar con lui in quel possesso, quando a un tratto sentì che egli doveva vergognarsi e che lei si vergognava di quella stessa cosa. Ma di cosa mai egli si vergognava? «Di cosa mai mi vergogno?» ella si domandò con offesa meraviglia. Lasciò il libro e si arrovesciò sulla spalliera della poltrona, stringendo forte il tagliacarte in tutt'e due le mani. Non c'era nulla di vergognoso. Esaminò ad uno ad uno tutti i suoi ricordi di Mosca. [...] Riprese di nuovo il libro; ma ormai davvero non poteva capire quel che leggeva. Passò il tagliacarte sul vetro, poi avvicinò la sua liscia e fredda superficie alla guancia e si mise quasi a ridere ad alta voce

per la gioia che l'aveva presa a un tratto senza ragione. Sentiva che i suoi nervi si tendevano sempre più fortemente come corde su certi cavicchi che si avvittassero. Sentiva che i suoi occhi si aprivano sempre di più, che le dita nelle mani e nei piedi si movevano nervosamente, che dentro qualcosa soffocava il suo respiro e che tutte le immagini e i suoni in quella penombra vacillante la colpivano con una straordinaria vivacità. Era presa ininterrottamente da momenti di dubbio: se la vettura andava avanti, o indietro, o stava del tutto ferma. Era Annuška vicino a lei, o un'estranea? «Cosa c'è là sul bracciolo: è una pelliccia o una belva? E che sono io qui: io stessa, o un'altra?» Le faceva paura di lasciarsi andare a quest'oblio. Ma qualcosa ve l'attirava, ed ella ad arbitrio vi si poteva lasciar andare, oppure trattenersene. Si levò per ritornare in sé, gettò indietro il plaid e si tolse la pellegrina del vestito pesante. Per un momento ritornò in sé e capì che il *mužik* magro, che era entrato, con un lungo cappotto di nanchino, a cui mancava un bottone, era un fuochista che guardava il termometro, che il vento e la neve avevano fatto irruzione dietro di lui nella porta; ma poi tutto si confuse di nuovo ... Questo *mužik* dalla vita lunga si diede a rosicchiare qualcosa nella parete; la vecchietta cominciò ad allungare le gambe per tutta la lunghezza della vettura e la riempì d'una nuvola nera; poi qualcosa cominciò a stridere e a picchiare terribilmente, come se sbranassero qualcuno; poi un fuoco rosso accendeva gli occhi, e poi tutto fu chiuso da un muro. Anna sentì che era piombata giù. Ma tutto questo non era terribile, sibbene allegro. La voce d'un uomo imbaccuccato e coperto di neve le gridò qualcosa nell'orecchio. Ella si levò e ritornò in sé; capì che erano arrivati a una stazione e che quello era il capotreno. Ella domandò ad Annuška di porgerle la pellegrina che s'era tolta e il fazzoletto, se li mise e si diresse verso lo sportello.

– Avete desiderio di scendere? – domando Annuška.

– Sì voglio respirare un po'. Qui fa molto caldo.

Ed ella aprì lo sportello. La tempesta e il vento le si precipitarono incontro e litigarono con lei per lo sportello. E questo le sembrò allegro. Aprì lo sportello e uscì. Il vento pareva che aspettasse soltanto lei: cominciò a fischiare gioiosamente e voleva prenderla e portarla via, ma ella con una mano si aggrappò a una fredda colonnina e, trattenendo il fazzoletto, scese sulla banchina e passò dietro la vettura. Il vento era forte sulla scaletta, ma sulla banchina dietro alle vetture c'era calma. Con delizia, a pieni polmoni ella aspirava la nevosa aria gelata e, stando ritta accanto alla vettura, esaminava la banchina e la stazione illuminata. [Ediz. 1983, pp. 112-14]

Vale forse la pena di leggere, a proposito di queste pagine, quanto scrisse nel 1986 lo studioso americano Richard F. Gustafson, al termine di un'analisi attenta delle strutture sintattiche e tematiche della descrizione di Anna sul treno e dei suoi pensieri interiori. L'interpretazione è decisamente e anche eccessivamente simbolico-allegorica e, concentrandosi su alcune corrispondenze e particolari, ne trascura inevitabilmente

altri, molto significativi (il guanto rotto di Ànnuška, il bottone mancante al cappotto del vecchio *mužik*):

Il viaggio interiore di Anna alla scoperta di se stessa è Tolstoj nei momenti migliori e più caratteristici. Tutto è realistico, tutto è emblematico. Il viaggio su un treno è un viaggio dentro di sé. Il sacchetto rosso è il contenitore dei suoi desideri: il cuscino, il romanzo con i suoi scenari fantastici e il coltellino che taglia in due (Vronskij). La vecchia passeggera preoccupata della temperatura, con le gambe allungate che riempiono e contaminano tutto lo spazio impersona e rivela l'individualità animale di Anna; il *mužik* fuochista tutto ripiegato contro la tempesta, che rosicchia qualcosa nella parete e le grida nelle orecchie, è la voce della coscienza che la rimorde, la sua individualità divina il cui richiamo a vedere chiaramente essa non sentirà. L'arrivo del treno in una stazione è l'arrivo e il culmine del viaggio di Anna, lo scopo e la fine di esso, la realizzazione dei suoi bisogni erotici. E la tempesta, naturalmente, è la passione a cui essa ora cede per la prima volta, anche se non ancora come un desiderio attivo e una decisione. Inoltre l'intera sequenza, che si riallaccia all'arrivo iniziale di Anna e prefigura la sua partenza dalla vita, è essa stessa un'azione paradigmatica: al centro del viaggio interiore, proprio al centro del romanzo, c'è la questione della colpa, ma essa comincia con forti speranze che tutto sia ormai finito e termina con una certa consapevolezza che queste speranze sono false. [1986, pp. 308 s.]

Non è qui il caso di analizzare più a fondo il ricco tessuto tematico del romanzo e il ruolo centrale che hanno in esso i temi legati al mondo ferroviario. E tuttavia non posso fare a meno di osservare che il treno, genericamente collegato con i temi politico-sociali del romanzo (la crisi della Russia, la modernizzazione, i tentativi di riforma di Levin), sembra essere più strettamente collegato con l'esperienza interiore di Anna e con il suo destino, svolgendo un ruolo che è a un tempo di scatenamento delle passioni¹⁶, di presa di coscienza di sé (il viaggio interiore), di autodistruzione e di rivelazione finale. Nel momento supremo vengono, in un solo periodo sintattico, accostate le esperienze del viaggio interiore, della lettura e della conoscenza della morte:

E la candela con la quale ella leggeva il libro pieno di ansie, di inganni, di dolore e di male, s'infiammò d'una luce più vivida che non mai, le illuminò

¹⁶ Su questo punto ha insistito nel suo libro su Tolstoj il grande critico formalista Viktor Šklovskij: «La passione rovina la vita di Anna. Il tema della passione è legato a quello della ferrovia, alle ruote sotto le quali Anna morirà. La ferrovia è per Tolstoj un segno di ciò che irrompe nella vita e libera le passioni segrete». [ediz. 1978, p. 377]

tutto quello che prima era nelle tenebre, scoppiettò, cominciò a oscurarsi e si spense per sempre. [Ediz. 1983, p. 832 s.]

Tolstoj, che in uno scompartimento ferroviario ambientò l'intera vicenda del più inquietante e dostoevskijano dei suoi libri: *La sonata a Kreutzer* (1888); che come sappiamo ebbe, soprattutto nella parte finale della vita, un rapporto significativo e drammatico con i treni (andando a morire, dopo la fuga in treno dalla casa della moglie, in una remota stazioncina ferroviaria, nell'appartamento del capostazione, con i treni che passando rallentavano per non disturbare l'agonia del grande scrittore); che, per ideologia era contrario alla ferrovia¹⁷ e per natura era, come osservò Maksim Gor'kij¹⁸, nel suo intimo profondo un fratello dei tanti viandanti e vagabondi che abbiamo incontrato nella storia della letteratura e della cultura, dovette continuamente venire a patti con lo sviluppo delle ferrovie e con la profonda trasformazione che esse recavano nel paesaggio economico e sociale del suo paese. Amò, questo fenomeno, osservarlo con un suo sguardo critico penetrante e disperato, e rappresentarlo con quello stesso estraniamento programmatico (*Verfremdung, Perspective by Incongruity*) con cui rappresentò, in molti dei suoi scritti, le cerimonie, i riti, le credenze della civiltà moderna. È interessante che, in un passo saggistico di *Guerra e pace*, scritto in polemica con gli storici idealisti e con quelli materialisti, egli utilizzi, a sostegno della persuasività retorica del suo discorso, un'immagine in cui la locomotiva viene «guardata» e spiegata con la stessa prospettiva straniante con cui in altre pagine, più decisamente narrative, Nataša guarda a teatro una recita di Wagner senza accettarne le convenzioni melodrammatiche, o una bambina innocente assiste alla riunione dello stato maggiore senza capirne le ritualità militari:

La locomotiva cammina. Si domanda: come si muove? Un contadino dice: è il diavolo che la muove. Un altro dice che la locomotiva cammina perché

¹⁷ Nel 1857 scrisse in una lettera a Turgenev: «La ferrovia ha con il viaggio lo stesso rapporto che un postribolo ha con l'amore: è altrettanto conveniente ma altrettanto inumanamente meccanico e massacrantemente monotono». (Citato in Baehr [1989], p. 88).

¹⁸ Egli scrisse, infatti: «Tolstoj ricorda quei pellegrini col bordone, che per tutta la vita misurano la terra, percorrendo migliaia di verste, da un monastero all'altro, da una reliquia all'altra, senza asilo, estranei a tutto e a tutti. Il mondo non è per loro. E Dio neanche. Lo pregano per abitudine e nel mistero della loro anima lo odiano: perché egli li spinge per il mondo, da un'estremità all'altra, perché? Gli uomini sono i ceppi, le radici, le pietre della strada, contro cui si inciampa e, qualche volta, si sente dolore. Se ne può fare a meno, ma talora è piacevole stupire un uomo mostrandogli la propria disomiglianza e il proprio dissenso da lui [ediz. 1949, p. 71].

le sue ruote si muovono. Un terzo afferma che la causa del moto consiste nel fumo, portato via dal vento. [Ediz. 1968, IV, p. 1389]

Non ho lo spazio per citare altri esempi di elaborazione narrativa del tema del suicidio ferroviario. Non posso, tuttavia, passare sotto silenzio uno dei racconti dublinesi di James Joyce, scritto nel 1905, *A Painful Case* (*Un increscioso incidente*). In esso la morte sotto il treno della donna con cui il protagonista James Duffy ha avuto un legame viene descritta con lo stile freddo e brutale della cronaca di un giornale, ma sono la brutalità stessa, la pietosa anonimità, la misera banalità del racconto che sconvolgono Duffy e lo costringono a confrontarsi con il suo passato e con la povera storia del suo rapporto con quella donna. Alla fine della novella, una doppia epifania, quella di alcune coppie che fanno l'amore nel buio e quella di un treno merci che passa in lontananza, portano Duffy a riconoscere, dentro e attorno a sé, inesorabilmente, la solitudine e il vuoto:

Al di là del fiume vide un treno merci che snodandosi usciva dalla stazione di Kingstown: un verme dalla testa di fuoco che si insinuava nelle tenebre, ostinato, laborioso. Pian piano scomparve dalla vista; ma l'ansito faticoso della locomotiva continuò a rintronargli nelle orecchie ripetendo le sillabe del nome di lei. [Ediz. 1963, pp. 432 s.]

Quanto al tema vero e proprio dell'incidente, dovrei, credo, prendere in esame un testo classico del naturalismo tedesco, cupo e desolato; la novella *Bahnwarter Thiel* (*Il cantoniere Thiel*, 1888) di Gerhart Hauptmann; ma preferisco invece soffermarmi su un testo più ironico e leggero, eppure a suo modo esemplare, come la novella di Thomas Mann, intitolata appunto *Das Eisenbahnunglück* (*L'incidente ferroviario*, 1907)¹⁹. La novella è interessante per il modo come è costruita: l'incidente è preannunciato nel titolo e la narrazione non utilizza nessun effetto di sorpresa; il narratore parla in tono conversevole, quasi svogliato; ha deciso di raccontarci un incidente ferroviario, ma ci avverte subito: niente di sensazionale, nessuna «spiaccicata generale». E tuttavia egli ha fatto personalmente questa esperienza, andando da Monaco a Dresda per una missione letteraria (portando, fra l'altro, con sé il manoscritto di un suo lavoro, che si trova in un baule affidato al bagagliaio), e siccome è un'esperienza rara, ha deciso di raccontarcela.

Il protagonista-narratore è ricco, borghesemente compiaciuto di sé, ri-

¹⁹ Su questo tema nella novella si veda Knapp [1988].

spettoso dell'autorità (che vede incarnata anche nei controllori e nel capotreno, un bell'uomo baffuto e dall'aria marziale, che controlla il treno prima della partenza, è severo con i socialmente inferiori, rispettoso dei socialmente superiori, è «lo Stato, il nostro padre»).

La novella, che sembra all'inizio costruita secondo le regole del modo realistico-mimetico, quasi cronachistico, comincia subito a virare verso i suoi veri modelli, quelli simbolico-allegorico e ironico-umoristico. Comprendiamo ora perché essa è deliberatamente costruita in modo da evitare sorpresa e gusto dell'avventura. Ci accorgiamo che il treno è qui chiamato a rappresentare, con la sua struttura seriale composta da tanti segmenti specializzati, con il sistema di binari e segnali in cui è inserito, con il personale che è a esso addetto, una macchina sociale, un simbolo delle istituzioni, un contenitore delle classi, degli «ordinamenti» e delle «potenze» politiche e istituzionali, comprese le potenze che stanno al di sopra dei comuni ordinamenti, le *élites* del denaro e dell'aristocrazia sociale (rappresentate da un signore elegante, con ghette e cagnolino, che si permette di fare il «prepotente», violare i regolamenti ferroviari, strappare il personale addetto alle carrozze). Il treno, per il protagonista-narratore, è un'epitome del suo mondo, confortevole, accogliente, ordinato, bene attrezzato; il vagone-letto è una bella casa borghese:

Vado nella mia cabina. Sembra proprio un'elegantissima cameretta da letto, tappezzata di cuoio impresso, munita di attaccapanni e di lavabo nichelato. Il letto inferiore è pronto, niveo, la coperta rimboccata è così invitante!... O grandezza della nuova era! penso. Uno si corica in questo letto come fosse a casa sua, poi per tutta la notte c'è un po' di beccheggio, e la mattina dopo ci si trova a Dresda. [Ediz. 1967, p. 355]

A questo punto viene l'incidente: dopo tanto confortevole scivolare nella notte, ecco uno scossone «odioso», un oscillio terribile della carrozza («Pensai: – non andiamo bene, non andiamo bene, non andiamo affatto bene»), poi l'immobilità e il silenzio. E subito dopo il disordine, gli strilli, le urla. I personaggi incontrati fino a quel momento sono improvvisamente trasformati: il signore prepotente perde ogni sussiego e impazzisce dalla paura, il conduttore rinuncia a ogni impassibilità ufficiale. Tutti i passeggeri scendono dal treno, lo spavento provoca un totale disordine, è scomparso il rispetto per l'autorità. E l'autorità, già rappresentata con grande dignità dal capotreno con i baffoni da maresciallo, è totalmente scomparsa: egli zoppica e si lamenta come un bambino, non riesce a esprimersi spontaneamente ma come se stesse facendo un resoconto giornalistico dell'accaduto. Il bagagliaio, in cui si trovava il baule



del protagonista-narratore con dentro il suo prezioso manoscritto, secondo le prime notizie è andato quasi completamente distrutto ed è un ammasso di detriti: egli, da perfetto letterato, ne celebra, lì sul momento, un malinconico e nobile epicedio («Lavori di sgombero. Per il mio manoscritto occorre lavoro di sgombero»), si prepara all'idea di riscrivere l'opera, magari anche meglio della prima volta, ma poi constata che il bagaglio è rimasto quasi intero, la sua opera è intatta.

Lentamente ritorna l'ordine, arrivano i soccorsi, i passeggeri vengono ospitati nella sala d'aspetto di una stazione e poi fatti salire su un nuovo treno. L'incidente si è concluso per il meglio:

A poco a poco l'intera faccenda si riavviava verso qualcosa di simile all'ordine, e lo Stato, il nostro padre, riprendeva contegno e autorità. [Ivi, p. 362]

Ma solo in parte è così. L'incidente, ironicamente, ha lasciato i suoi segni profondi: nel nuovo treno tutti salgono stipati senza più distinzioni tra prima, seconda e terza classe, il signore con le ghette ha dovuto rinunciare ai suoi privilegi e invano cerca di ribellarsi «al comunismo, a quel grande livellamento davanti alla maestà della sventura». Il panorama sociale si è livellato e ricomposto: l'unica distinzione ormai è fra chi, per fortuna, ha trovato un posto a sedere e chi deve viaggiare in piedi.

9. Non deve sorprendere, a questo punto, che i principali elementi costitutivi dell'immaginario ferroviario, fin qui indicati, si siano offerti, soprattutto nella letteratura del Novecento, a trascrizioni simboliche e allegoriche, a forti investimenti nel testo di insiemi di significato simbolici o allegorici, secondo i modi tipici della modernità.

Anche per questi procedimenti gli esempi che si possono dare sono numerosissimi. Mi limiterò a una breve campionatura. Ci sono, anzitutto, i casi in cui la trascrizione simbolica (e talvolta allegorica) del tema ferroviario avviene su un impianto narrativo sostanzialmente naturalistico. È il caso di due famose opere narrative di Thomas Mann. L'inizio di *Der Zauberberg* (*La montagna incantata*, 1924 [ediz. 1965, pp. 5-10]), racconta il viaggio in treno del protagonista Hans Castorp da Amburgo a Davos, fra le montagne svizzere. È un racconto pieno di descrizioni e dettagli realistici: il treno, le grandi stazioni cittadine, lo scompartimento, la locomotiva, i frammenti di carbone che entrano negli occhi del protagonista quando lascia aperti i finestrini, i paesaggi che si vedono oltre il vetro, le stazioncine, i tunnel e i percorsi di montagna. Ma il viaggio di Castorp è anche un viaggio simbolico di iniziazione, di trapianto da un luogo narrativo (le pianure) a un altro (le cime), da un tempo a un altro

tempo, e così via: quel viaggio in treno iniziale ha tutte le caratteristiche di una prima esperienza di iniziazione.

Il momento culminante di *Der Tod in Venedig* (*Morte a Venezia*, 1912 [ediz. 1982, pp. 112-17]), quello in cui il protagonista Aschenbach, anziché partire dalla città appestata, decide di restarvi e morire, anzi fa tutti i preparativi per partire, lascia l'albergo, fa tutto il percorso dal Lido a Santa Lucia, per poi ripetere lo stesso percorso a ritroso e tornare all'albergo, è segnato da un preciso incidente alla stazione ferroviaria: la spedizione in direzione sbagliata del bagaglio. Egli non fatica molto a convincersi che l'errore dei facchini, l'atto mancato, il facile rimborso dei biglietti siano segni simbolici del destino.

Al momento della partenza del treno e alla condizione (inizialmente realistica, fatta di pere sbucciate e giornali sfogliati, ma poi fortemente simbolica) dei viaggiatori in uno scompartimento subito dopo la partenza è dedicato un famoso momento lirico di *The Dry Salvages* (*I Dry Salvages*, 1941) dai *Four Quartets* (*Quattro quartetti*) di T.S. Eliot:

When the train starts, and the passengers are settled
To fruit, periodicals and business letters
(And those who saw them off have left the platform)
Their faces relax from grief into relief,
To the sleepy rhythm of a hundred hours.
Fare forward, travellers! not escaping from the past
Into different lives, or into any future;
You are not the same people who left that station
Or who will arrive at any terminus,
While the narrowing rails slide together behind you.

Quando il treno si muove, e i passeggeri sono sistemati / dedicandosi chi a un frutto, chi a giornali illustrati, chi a lettere d'affari / (e coloro che li hanno accompagnati hanno lasciato il marciapiede) / i loro visi si spianano, passando dal dolore al sollievo, / consegnandosi al ritmo sonnolento di un centinaio di ore. / Avanti, o viaggiatori!, senza fuggire dal passato / verso vite differenti, o qualsiasi futuro; / voi non siete le stesse persone che hanno lasciato quella stazione / o che arriveranno a una qualsiasi destinazione, mentre i binari sfuggenti si riuniscono scivolando dietro di voi. [Ediz. 1958, p. 134]

Assai meno nota, anche perché si tratta di una poesia minore nell'insieme dell'opera di Philip Larkin, è quest'altra rappresentazione lirico-simbolica (1944) di una partenza:

One man walking a deserted platform;
Dawn coming, and rain

Driving across a darkening autumn;
 One man restlessly waiting a train
 While round the streets the wind runs wild,
 Beating each shuttered house, that seems
 Folded full of the dark silk of dreams,
 A shell of sleep cradling a wife or child.

Who can the ambition trace,
 To be each dawn perpetually journeying?
 To trick this hour when lovers re-embrace
 With the unguessed-at heart riding
 The winds as gulls do? What lips said
 Starset and cockcrow call the dispossessed
 On to the next desert, lest
 Love sink a grave round the still-sleeping head?

Un uomo cammina sul marciapiede deserto; / Arriva l'alba, e la pioggia / scroscia attraverso l'autunno che si incupisce; / un uomo attende irrequieto un treno / mentre il vento per le strade turbina sfrenato, / battendo le imposte chiuse di ciascuna casa, che sembra / tutta avvolta dentro la seta nera dei sogni, / una conchiglia di sonno che culla una moglie o un bambino. // Chi può rintracciare l'ambizione, / il voler essere a ogni alba perpetuamente in viaggio? / L'ingannare quest'ora in cui gli amanti tornano ad abbracciarsi / e il cuore che nessuno indovina viaggia sul vento / come fanno i gabbiani? Quali labbra dissero / che disposizione di stelle e canto del gallo chiamano i diseredati / al prossimo deserto, a meno che / l'amore scavi una tomba attorno al capo ancora dormiente? [Ediz. 1988, p. 293]

Una qualità di sospensione lirica e un'atmosfera fortemente simbolica ha anche un momento narrativo, incentrato di nuovo su una partenza e sull'immagine del treno e dei binari che si intrecciano e fuggono, in una esotica stazioncina ferroviaria, in un romanzo di Anita Brookner, *The Misalliance* (*Disincanto*, 1986):

A Blanche [...] parve che le fosse stata concessa la licenza di mettere alla prova le sue capacità di volare. Nessuno infatti poteva sapere cosa avrebbe portato questo viaggio, e neppure se lei sarebbe mai più ritornata a casa. [...] Ebbe una visione di linee ferroviarie volanti, che si restringevano, si incrociavano, si divaricavano di nuovo, e di se stessa in qualche stazione lungo la strada al mattino prestissimo, che fiutava l'aria profumata di timo. [1986, p. 188]

Il viaggio intero può assumere un significato simbolico (oltre a fornire la struttura narrativa portante di un racconto o di un romanzo): è il caso

già in parte del romanzo di André Gide, *Les caves du Vaticain* (I sotterranei del Vaticano, 1914), ma soprattutto del racconto *Mon plus secret conseil* (Il mio più segreto consiglio), raccolto in *Amants, heureux amants* (Amanti, felici amanti, 1923) di Valéry Larbaud e il romanzo *La modification* (La modificazione, 1957) di Michel Butor. Quest'ultimo, in particolare, assumendo come base strutturale del racconto un viaggio in treno da Parigi a Roma, e come base psicologica quella della sospensione, dello spaesamento e della riflessione libera dell'io, porta lentamente il personaggio principale, alla fine del viaggio, a una conoscenza di sé e all'assunzione di alcune fondamentali decisioni (fra cui quella di separarsi dalla donna che ha lasciato a Parigi)²⁰.

Quanto alla stazione ferroviaria, uno degli esempi più efficaci di trascrizione simbolica mi sembra sia offerto da un brano di prosa di Thomas Wolfe, che è stato trascritto in versi liberi da John S. Barnes:

The Railroad Station

The station, as he entered it, was murmurous
With the immense and distant sound of time.
Great, slant beams of moted light
Fell ponderously athwart the station's floor,
And the calm voice of time
Hovered along the walls and ceiling
Of that mighty room,
Distilled out of the voices and movements
Of the people who swarmed beneath.

It had the murmur of a distant sea,
The languorous lapse and flow
Of waters on a beach.
It was elemental, detached,
Indifferent to the lives of men.
They contributed to it
As drops of rain contribute to a river
That draws its flood and movement
Majestically from great depths,
Out of purple hills at evening.

²⁰ Nel libro di Françoise Van Rossum-Guyon [1970] si legge un'analisi attenta del racconto di Larbaud e soprattutto di quello di Butor, e del ruolo fondamentale che vi ha il treno nella costituzione, nello svolgimento e nella manifestazione del meccanismo romanzo («nella costituzione perché inquadra, provoca e alimenta la modificazione; nello svolgimento perché lo inquadra, lo orienta e permette di misurarne i progressi; nella sua manifestazione, perché la organizza strutturalmente e la figura poeticamente»; p. 189).

Few buildings are vast enough
 To hold the sound of time,
 And now it seemed to him
 That there was a superb fitness in the fact
 That the one which held it better than all others
 Should be a railroad station.
 For here, as nowhere else on earth,
 Men were brought together for a moment
 At the beginning or end
 Of their innumerable journeys,
 Here one saw their greetings and farewells,
 Here, in a single instant,
 One got the entire picture of the human destiny.

Men came and went, they passed and vanished,
 And all were moving through the moments of their lives
 To death,
 All made small tickings in the sound of time –
 But the voice of time remained aloof and unperturbed,
 A drowsy and eternal murmur
 Below the immense and distant roof.

La stazione ferroviaria

La stazione, quando egli vi entrò, risuonava / dei suoni immensi e remoti del tempo. / Grandi fasci obliqui di luce polverosa / cadevano pesantemente e di traverso sul pavimento della stazione / e la voce calma del tempo / si librava lungo i muri e i soffitti / del salone possente, / distillata dalle voci e dai movimenti / della gente che sciamava là sotto. // Pareva il mormorio di un mare lontano, / il trascorrere e abbandonarsi languido / delle acque sulla spiaggia. / Era elementare, staccato, / indifferente alle vite degli uomini. / Questi contribuivano a esso / come le gocce della pioggia contribuiscono a un fiume / che trascina la sua corrente e il suo moto / maestosamente da grandi profondità, / scendendo, a sera, da colline purpuree. // Pochi edifici sono vasti a sufficienza / per contenere il suono del tempo / e ora gli parve / che c'era un'appropriatezza superba nel fatto / che quello che meglio d'ogni altro sapeva contenerlo / fosse proprio una stazione ferroviaria. / Perché, qui, come in nessun altro luogo sulla terra, / gli uomini venivano spinti a trovarsi insieme per un momento / all'inizio o alla fine / di innumerevoli viaggi. / Qui si assisteva ai loro saluti e ai loro addii, / qui, in un singolo istante, / si aveva l'immagine completa del destino umano. // Uomini andavano e venivano, passavano e svanivano, / e tutti attraversavano momenti della loro vita / verso la morte, / tutti contribuivano con un piccolo tic al suono del tempo – / ma la voce del tempo restava distante e imperturbata / un mormorio assopito ed eterno / sotto il tetto immenso e distante. [1945, pp. 139 s.]

Lo scompartimento, talvolta, e lo stesso treno possono assumere un significato allegorico, come avviene in questa facile lirica di Erich Kästner, intitolata *Das Eisenbahngleichnis* (*Il paragone ferroviario*, 1932):

Wir sitzen alle im gleichen Zug
und reisen quer durch die Zeit.
Wir sehen hinaus. Wir sahen genug.
Wir fahren alle im gleichen Zug.
Und keiner weiß, wie weit.

Ein Nachbar schläft, ein anderer klagt,
ein dritter redet viel.
Stationen werden angesagt.
Der Zug, der durch die Jahre jagt,
kommt niemals an sein Ziel.

Wir packen aus. Wir packen ein.
Wir finden keinen Sinn.
Wo werden wir wohl morgen sein?
Der Schaffner schaut zur Tür herein
und lächelt vor sich hin.

Auch er weiß nicht, wohin er will.
Er schweigt und geht hinaus.
Da heult die Zugsirene schrill!
Der Zug fährt langsam und hält still.
Die Toten steigen aus.

Ein Kind steigt aus. Die Mutter schreit.
Die Toten stehen stumm
am Bahnsteig der Vergangenheit.
Der Zug fährt weiter, er jagt durch die Zeit,
und niemand weiß, warum.

Die I. Klasse ist fast leer.
Ein feister Herr sitzt stolz
im roten Plüsch und atmet schwer.
Er ist allein und spürt das sehr.
Die Mehrheit sitzt auf Holz.

Wir reisen alle im gleichen Zug
zur Gegenwart in spe.
Wir sehen hinaus. Wir sahen genug.
Wir sitzen alle im gleichen Zug
und viele im falschen Coupé.

Siamo tutti seduti nello stesso treno / e viaggiamo attraverso il tempo. / Guar-

diamo fuori. Abbiamo visto abbastanza. / Viaggiamo tutti nello stesso treno. / E nessuno sa fino a dove. // Un vicino dorme, un altro si lamenta, / un terzo parla e parla. / Delle stazioni vengono annunciate. / Il treno, che corre attraverso gli anni, / non arriva mai alla meta. // Disfiamo i bagagli, facciamo i bagagli. / Non troviamo nessun significato. / Dove saremo domani? / Il biglietto fa capolino dalla porta / e ride. // Nemmeno lui sa, dove andrà. / Tace e se ne va. / Poi ulula stridente il fischio del treno! / Il treno corre piano e poi si ferma. / I morti scendono. // Un bimbo scende. La madre urla. / I morti stanno muti / sulla piattaforma del passato. / Il treno continua la marcia, corre attraverso il tempo / e nessuno sa perché. // La prima classe è quasi vuota. / Un signore grasso siede superbo / sui velluti rossi e respira a fatica. / È solo e ne è molto consapevole. / La maggioranza siede su panche di legno. // Viaggiamo tutti nello stesso treno / verso il presente in spe. / Guardiamo fuori. Abbiamo visto abbastanza. / Siamo tutti seduti nello stesso treno / e molti nello scompartimento sbagliato. [Ediz. 1959, pp. 259-61]

Un significato simbolico possono assumerlo molti altri elementi del mondo ferroviario: il disco rosso e verde dei segnali, il ritmo delle ruote, la funzione del bagagliaio, l'acquisto del biglietto (di sola andata, o di andata e ritorno). Do solo un ultimo esempio, relativo a quest'ultimo punto: l'acquisto del biglietto. Nel romanzo di Christa Wolf *Der geteilte Himmel* (*Il cielo diviso*, 1963), che è a tutti gli effetti un vero e proprio romanzo ferroviario (nel quale parecchi personaggi viaggiano in treno e parecchie scene hanno per sfondo il treno, la protagonista lavora in una fabbrica di vagoni ferroviari e ha alla fine un incidente, finendo schiacciata fra due treni), l'acquisto del biglietto, nella città divisa in due di Berlino, si carica di un forte significato simbolico: comprare un biglietto di sola andata significa per lei seguire la spinta dell'amore ma anche trasferirsi dall'una all'altra Germania; comprare un biglietto di andata e ritorno significa rinunciare alla fuga e all'amore, predisporre a ritornare nel grigio mondo in cui è cresciuta. I due diversi biglietti sono simbolo di due diversi percorsi di vita:

Un piccolo biglietto giallo le venne sospinto con indifferenza. – Venti –, disse la donna dietro la lastra di vetro.

– E volendo ... ritornare? – chiese Rita timidamente.

– Allora quaranta –, disse la donna, riprese il biglietto e gliene sospinse un altro dallo sportello.

In questo, dunque, si distingueva da tutte le altre del mondo questa città: che per quaranta *pfennig* teneva in mano due vite diverse. [Ediz. 1984, p. 189]

10. Il lavoro di mediazione e addomesticamento compiuto dalla letteratura finisce per attutire e quasi cancellare, gradualmente, una delle

contrapposizioni forti (*hard*) presenti nell'ideologia collettiva e nell'immaginario dell'Ottocento: quella, che abbiamo spesso incontrato, fra da una parte il viaggio a piedi, come *Wanderung*, percorso a zig-zag, educazione dell'occhio e della sensibilità a contatto con il paesaggio e la natura e dall'altra il viaggio in treno, compiuto stando fermi e guardando fuori dal finestrino, seguendo un percorso obbligato su binari fissi, con stazioni e fermate prestabilite, senza una presenza attiva, una possibilità di scelta personale, deliberata o capricciosa che fosse, da parte del soggetto.

Si moltiplicano gli esempi di scrittori che non conoscono la contrapposizione e che pongono sotto il segno positivo tutt'e due i modi di viaggiare e tutt'e due i mondi di esperienza: quello ferroviario e quello del camminatore a piedi. Ne ricordo due, entrambi molto significativi. Walt Whitman, che abbiamo incontrato come esaltatore entusiasta della locomotiva, che ci viene descritto dalle biografie [Kaplan 1980] come frequentatore assiduo di depositi ferroviari, amico fraterno di macchinisti, ammiratore delle loro facce nere di fuliggine e delle loro macchine splendide, ci si presenta anche come erede moderno dell'incarnazione romantica del *Wanderer*, modello archetipico del poeta americano cantore della strada aperta, delle lunghe camminate *on the road*, dello *hiker* di tante ballate popolari, dello *hobo* che rifiuta la vita regolata e alienata del lavoro di fabbrica e sceglie la vita vagabonda sulle strade e sui treni merci. Ai versi famosi di Whitman con cui inizia il *Song of the Open Road* (*Canto della strada aperta*, 1856):

Afoot and light-hearted I take to the open road,
Healthy, free, the world before me;

A piedi e a cuor leggero mi avvio per la strada aperta, / sano, libero, il mondo davanti a me. [Ediz. 1965, p. 149]

si possono facilmente accostare quelli di una ballata favolosa cantata da Pete Seeger:

One evening, as the sun went down
and the jungle-fires were burning
down the track came a hobo hiking.
He said: «Boys, I am not turning,
I'm headed for a land
that's far away
beside that crystal fountain.

I'll see you all
this coming fall
in the Big Rock Candy mountains».

Una sera, mentre il sole tramontava / e i fuochi della giungla bruciavano / giù dal sentiero arrivò camminando un vagabondo. / Disse: «Ragazzi, io non torno indietro, / sono diretto verso un paese / che è molto lontano / oltre quella fontana cristallina. / Arrivederci a tutti / per il prossimo autunno / nelle Grandi montagne di Roccia candita». [1975]

o le pagine di *The Road (La strada)* di Jack London²¹, o quelle di *On the Road (Sulla strada)* di Jack Kerouac o le canzoni di Woody Guthrie²² o la vita stessa di Guthrie, come lui l'ha raccontata, in pagine in cui il camminare a piedi e il viaggiare sui treni merci è rappresentato come un'unica attività, una fatica che si distingue per qualità dalla fatica del lavoro e che diviene testimonianza di amore per la terra e per la vita.

Dello stesso tipo mi sembra sia da considerare l'esperienza di Piero Jahier. Il riferimento, anche nel caso di Jahier, è anzitutto autobiografico: camminatore e amante della montagna, erede della grande tradizione alpina e romantico-valdese della *Wanderung* sui monti, Jahier divenne, per professione, un impiegato delle ferrovie, conoscitore esperto, quindi, dall'interno, della tecnologia ferroviaria. I due mondi, quello del viandante e quello del ferroviere, non più rigidamente contrapposti, forniscono temi importanti alle sue opere, si traducono addirittura in ideale stilistico: la vita come calvario, la scrittura come scavo interiore, ritmo lento e cadenzato, etica del lavoro e della riflessione morale, precisione.

Basta porre a confronto due testi: il *Canto del Camminatore*, del 1913 [ediz. 1981] e *Morte alla porretana*, pubblicato nel 1960, ma rielaborato da testi precedenti, che risalgono agli anni Trenta [ediz. 1983]. Il primo è una rielaborazione severa e quasi religiosa del tema della *Wanderung*:

Ma un giorno almeno – vacanza al corpo mortificato – fatemi un giorno camminare in digiuno,
Affinché riconosca le stazioni della mia identità – e provi le ancore del mio destino – e chieda risposta al sangue intero giovanile, – lontano il contagio della pigra vita chiacchierativa. [...]
Camminare – nell'infinito di queste cose viventi – immerse le mani nel forziere rigurgitante. Bussando alle porte del cielo nudo e sciacquato cammi-

²¹ Sulla cui importanza si può vedere il saggio introduttivo di Alessandro Roffeni all'edizione italiana del libro [1976].

²² Su cui si possono vedere il saggio di Alessandro Portelli [1975] e la sua introduzione a Guthrie [ediz. 1977].

nare nella diffusa luce scottante. Ritrovare – corpo senza domani, imparentato con il carrettiere. [Ediz. 1981, pp. 13 s.]

Il secondo, scritto al termine di una lunga esperienza, in anni molto vicini a noi, introduce una nuova, interessante, contrapposizione: non più quella tra la ferrovia e altri modi, più tradizionali, di comunicazione; ma quella tra da una parte la vecchia ferrovia, costruita nell'Ottocento, inserita senza troppe violenze nel paesaggio, piena di curve e salite faticose, avviata su un percorso che tiene conto delle realtà ed esigenze locali, e attorno alla quale si è venuto costituendo tutto un mondo di realtà urbanistiche ed economiche e si sono intrecciati rapporti fra la gente del luogo e i ferrovieri che quotidianamente vi giungono (secondo il modello, grosso modo, sostenuto da Carlo Cattaneo a proposito del percorso della costruenda ferrovia tra Milano e Venezia); e dall'altra parte la nuova ferrovia, la direttissima Firenze-Bologna che, come dopo qualche decennio l'autostrada, sceglie un percorso tecnologicamente più moderno, che tuttavia trascura totalmente le realtà locali, punta a collegare nel modo più veloce possibile le due stazioni terminali, si avvale di gallerie e viadotti lunghissimi e diritti, rivela improvvisamente ai viaggiatori una delle zone più desolate e impervie dell'Appennino. Il pezzo di Jahier diventa così una rievocazione nostalgica, un canto funebre per un mondo che, nato con la ferrovia porretana, la panoramica, dopo alcuni decenni di vita è destinato ormai a morire, superato dalla nuova ferrovia direttissima. Questa ha un tracciato artificiale:

[...] tra quei calanchi spogli di Val di Setta, orlati in cresta di miracolose nebulosità bianche di meli fioriti raggianti nel sole, tra nude collinette danzanti come mucchi di scarico, al comando dei treni. Nulla che ricordasse il percorso panoramico della Porretana, che sembrava salisse a cercare i tonfani trasparenti risparmiati dagli scolli delle fabbriche, e i castagneti più folti. [Ediz. 1983, p. 153]

È, quello nuovo,

[...] il paesaggio utilitario e funzionale, come lo vuole la modernità che piazza sulle facciate delle stazioni come su un cartellone pubblicitario due o tre nomi di paesi remoti dalla ferrovia: Vernio, Montepiano, Cantagallo, Monzuno, Vado – s'arrangi a collegarli la via asfaltata –. Ora tocca a lei. E, su quel tracciato, curve di così ampio raggio da poterle girar comodamente in corsa; arcate romane di viadotti in cemento [...], tutto inteso ad escludere tratti acclivi, tenersi a ogni costo a bassa quota per non rallentare il battito di quel

I'll see you all
this coming fall
in the Big Rock Candy mountains».

Una sera, mentre il sole tramontava / e i fuochi della giungla bruciavano / giù dal sentiero arrivò camminando un vagabondo. / Disse: «Ragazzi, io non torno indietro, / sono diretto verso un paese / che è molto lontano / oltre quella fontana cristallina. / Arrivederci a tutti / per il prossimo autunno / nelle Grandi montagne di Roccia candita». [1975]

o le pagine di *The Road* (*La strada*) di Jack London²¹, o quelle di *On the Road* (*Sulla strada*) di Jack Kerouac o le canzoni di Woody Guthrie²² o la vita stessa di Guthrie, come lui l'ha raccontata, in pagine in cui il camminare a piedi e il viaggiare sui treni merci è rappresentato come un'unica attività, una fatica che si distingue per qualità dalla fatica del lavoro e che diviene testimonianza di amore per la terra e per la vita.

Dello stesso tipo mi sembra sia da considerare l'esperienza di Piero Jahier. Il riferimento, anche nel caso di Jahier, è anzitutto autobiografico: camminatore e amante della montagna, erede della grande tradizione alpina e romantico-valdese della *Wanderung* sui monti, Jahier divenne, per professione, un impiegato delle ferrovie, conoscitore esperto, quindi, dall'interno, della tecnologia ferroviaria. I due mondi, quello del viandante e quello del ferroviere, non più rigidamente contrapposti, forniscono temi importanti alle sue opere, si traducono addirittura in ideale stilistico: la vita come calvario, la scrittura come scavo interiore, ritmo lento e cadenzato, etica del lavoro e della riflessione morale, precisione.

Basta porre a confronto due testi: il *Canto del Camminatore*, del 1913 [ediz. 1981] e *Morte alla porretana*, pubblicato nel 1960, ma rielaborato da testi precedenti, che risalgono agli anni Trenta [ediz. 1983]. Il primo è una rielaborazione severa e quasi religiosa del tema della *Wanderung*:

Ma un giorno almeno – vacanza al corpo mortificato – fatemi un giorno camminare in digiuno,
Affinché riconosca le stazioni della mia identità – e provi le ancore del mio destino – e chieda risposta al sangue intero giovanile, – lontano il contagio della pigra vita chiacchierativa. [...]
Camminare – nell'infinito di queste cose viventi – immerse le mani nel forziere rigurgitante. Bussando alle porte del cielo nudo e sciacquato cammi-

²¹ Sulla cui importanza si può vedere il saggio introduttivo di Alessandro Roffeni all'edizione italiana del libro [1976].

²² Su cui si possono vedere il saggio di Alessandro Portelli [1975] e la sua introduzione a Guthrie [ediz. 1977].

nare nella diffusa luce scottante. Ritrovare – corpo senza domani, imparentato con il carrettiere. [Ediz. 1981, pp. 13 s.]

Il secondo, scritto al termine di una lunga esperienza, in anni molto vicini a noi, introduce una nuova, interessante, contrapposizione: non più quella tra la ferrovia e altri modi, più tradizionali, di comunicazione; ma quella tra da una parte la vecchia ferrovia, costruita nell'Ottocento, inserita senza troppe violenze nel paesaggio, piena di curve e salite faticose, avviata su un percorso che tiene conto delle realtà ed esigenze locali, e attorno alla quale si è venuto costituendo tutto un mondo di realtà urbanistiche ed economiche e si sono intrecciati rapporti fra la gente del luogo e i ferrovieri che quotidianamente vi giungono (secondo il modello, grosso modo, sostenuto da Carlo Cattaneo a proposito del percorso della costruenda ferrovia tra Milano e Venezia); e dall'altra parte la nuova ferrovia, la direttissima Firenze-Bologna che, come dopo qualche decennio l'autostrada, sceglie un percorso tecnologicamente più moderno, che tuttavia trascura totalmente le realtà locali, punta a collegare nel modo più veloce possibile le due stazioni terminali, si avvale di gallerie e viadotti lunghissimi e diritti, rivela improvvisamente ai viaggiatori una delle zone più desolate e impervie dell'Appennino. Il pezzo di Jahier diventa così una rievocazione nostalgica, un canto funebre per un mondo che, nato con la ferrovia porretana, la panoramica, dopo alcuni decenni di vita è destinato ormai a morire, superato dalla nuova ferrovia direttissima. Questa ha un tracciato artificiale:

[...] tra quei calanchi spogli di Val di Setta, orlati in cresta di miracolose nebulosità bianche di meli fioriti raggianti nel sole, tra nude collinette danzanti come mucchi di scarico, al comando dei treni. Nulla che ricordasse il percorso panoramico della Porretana, che sembrava salisse a cercare i tonfani trasparenti risparmiati dagli scolii delle fabbriche, e i castagneti più folti. [Ediz. 1983, p. 153]

È, quello nuovo,

[...] il paesaggio utilitario e funzionale, come lo vuole la modernità che piazza sulle facciate delle stazioni come su un cartellone pubblicitario due o tre nomi di paesi remoti dalla ferrovia: Vernio, Montepiano, Cantagallo, Monzuno, Vado – s'arrangi a collegarli la via asfaltata –. Ora tocca a lei. E, su quel tracciato, curve di così ampio raggio da poterle girare comodamente in corsa; arcate romane di viadotti in cemento [...], tutto inteso ad escludere tratti acclivi, tenersi a ogni costo a bassa quota per non rallentare il battito di quel

metronomo della velocità che scattava alle giunture delle lunghissime verghe, puntualmente controllato dal mio orologio. [Ivi, p. 153]

Addio

[...] alla psicologia turistica della *Compagnie des Chemins de fer de la Lombardie et de l'Italie Centrale*, che si preoccupava progettando i percorsi, «des heureux effets de paysage ... de la partie montagneuse et vraiment intéressante de la ligne ...», mentre i viaggiatori moderni non vogliono più veder nulla, ma annullare distanze e vedute, e arrivare presto. [Ivi, p. 155]

Nella nuova contrapposizione rivive, e al tempo stesso si attenua, in un tono sconcolato e nostalgico, grazie ai percorsi segreti dell'intertestualità letteraria, la vecchia contrapposizione ruskiniana tra il viaggio in carrozza e il viaggio in treno. Ora la contrapposizione è simbolicamente attestata su una delle frontiere fondamentali del paesaggio naturale e culturale italiano, la cresta appenninica, fra l'Italia ciottolosa e l'Italia lastricata, fra l'Italia degli scuri e quella delle persiane, fra l'Italia delle cascate a fittavoli e quella dei poderi a mezzadria, fra l'Italia del burro e quella dell'olio, fra l'Italia delle brume veneto-lombardo-emiliane e quella delle linee nette alla Botticelli, fra autunno e primavera, fra il treno antico, che sapeva cogliere le differenze, e il treno moderno, che tutto livella:

Pracchia. Valico. Gli incrocianti divallano fragorosi, voltandosi dietro i due eterni rubini della coda, che presto saranno spenti, in attesa di altre avventure. Cambia aria e stagione, chi sappia guardare. Può fognar quanto vuole dalla Collina, ma sboccando sul ripiano di Corbezz, è difficile che non vi si apra il sereno fiorentino, spazzato dal tramontano. Quei ramoscelli così soavi, che sbiancano alla minima ventata, sono ormai ulivi. Andate verso la primavera trionfante, scendendo il più precoce versante meridionale. I gracili ellebori di Corbezz sono già nidi di primule a Pitecchio, e anemoni a Valdibrana, e al rallentamento di Porta Lucchese, vi accorgete che nei vivai pistoiesi han già mosso le piantine.

Quella immensa cupola d'aria di S. Maria dell'Umiltà è già un annunzio del Cupolone, e nasconde il tesoro che è in S. Jacopo, il più bel pergamo d'Italia. I massicci scuri che in Emilia difendono dalle intemperie, si ingentiliscono in gretole di persiane che marezzan di sole gli interni; le torri di fosco cotto si fasciano di strisce bianche e nere dei prossimi marmi apuani. Sandrone onesto e corbello, ha stappato a Pracchia l'ultima bottiglia di lambrusco per farvi accoglienza: s'avanza Stenterello, che paga sempre lui (attenti al momento di pagare). E non vi siete accorti che perfino i vasi da fiori e le conche dei bucati, da un versante all'altro han mutato sagome e colori? Tutto questo po-

teva offrirvi, al passaggio, la traversata su questo signorile DD 21, moribondo re della panoramica porrettana.

Domani il cambio di regione avverrà a 500 metri sotterra, entro le viscere dell'Appennino, e la bella Prato, saltata, malgrado la sontuosa stazione nuova, con uno sberleffo, da treni veloci anche nelle curve, non avrà finito di scomparire, che il convoglio, senza fermate, espellerà dai montatoi una ressa di viaggiatori che tutti presto debbono arrivare, contro una ressa di viaggiatori che tutti presto debbono partire. [Ivi, pp. 163 s.]

Pian piano, non solo la contrapposizione fra *Wanderung* a piedi e viaggio in treno, viaggio che segue tutte le pieghe del paesaggio e viaggio diritto e meccanico, scompare e il treno può assumere una sua funzione di mezzo di vagabondaggio, ma si può giungere, in presenza di altre forme di viaggio e altri mezzi di locomozione (le strade percorse in automobile o in motocicletta, l'aria attraversata in aeroplano), a un vero e proprio rovesciamento di parametri e valori, e il treno si carica di connotazioni romantiche e di valori nostalgici.

Nel romanzo *Train, Train* (*Treno, treno*, 1989) del giovane scrittore inglese Graham Coster, consapevolmente ambientato proprio nell'Inghilterra dei laghi dove un secolo prima William Wordsworth combatté le sue battaglie per impedire l'introduzione della ferrovia, viene raccontata una storia di battaglie politico-civili per la riattivazione di una linea ferroviaria abbandonata, con l'impegno di giovani e meno giovani amanti del sacco a pelo, della vita all'aperto e del rapporto ecologico con la natura per rimettere in sesto la linea, ripulire le massicciate e i tunnel, ricostruire le stazioni. La battaglia in favore del treno ha come nemici le autostrade, il governo della signora Thatcher, lo spirito guerresco delle Falkland e anche la piccola speculazione che mira semplicemente a trasformare le ferrovie abbandonate in puri giocattoli turistici. La ferrovia, in questo contesto, non rappresenta più il progresso, o un'orribile meccanizzazione del mondo, bensì l'utopia. Nel paesaggio, la ferrovia abbandonata è divenuta una strada verde e con questa strada verde comincia il romanzo:

C'era una strada verde, che si snodava attraverso il paesaggio. Una strada perfettamente vuota: non una strada color grigio-piombo per automobili luccicanti, ma una strada verde, una strada d'erba, una strada naturale – che correva piatta e tranquilla come un fiume. Partiva, laggiù lontano dove Greg riusciva ancora a vedere, nella pianura pallida che si confondeva con l'orizzonte alla sua sinistra. Avvicinandosi, diveniva un filo verde teso attraverso i campi verdi, e poi scompariva dietro una collina. Greg esplorò con gli occhi il paesaggio verso destra, e ritrovò la linea verde, un tratto in cui era dritta

come una strada romana, che dapprima passava accanto a una specie di cava abbandonata, poi a una casetta, poi era attraversata da una grigia stradina secondaria, prima di scomparire di nuovo in una macchia di alberi che orlavano la periferia della cittadina. Ripercorse una seconda volta la linea, per provare a riallacciarsi al punto dove l'aveva perduta. Il marciapiede rialzato accanto alla casetta-giocattolo si inseriva in un fianco di collina che si alzava prima dolce poi ripida, e la linea si allungava su una cornice attorno alla collina, con il terreno aperto sotto a strapiombo. Poi, in un punto in cui un fiume scendeva lungo una forra profonda scavata nella collina e l'acqua verde-oliva vi crollava giù a precipizio, Greg vide la linea fermarsi, divenire di color bruno opaco e superare il fiume con, secondo il suo conto, venti arcate, e capì che la linea verde era una vecchia ferrovia, il cui massiccio viadotto conservava l'antico percorso inutilmente intatto.

E l'aria ronzava, un ronzio profondo che si innalzava in stridii e grugniti, sotto a Greg che guardava il panorama dalla cima brulla del monte, e attorno a lui. Giù in fondo, automobiline, autocarri e corriere correvano da o verso la città sull'ampia strada bianca a due corsie. Il rumore era incessante. [1989, p. 3]

Più avanti, su uno sfondo anche culturale che è sempre più sentito come una mescolanza fra le liriche di Wordsworth e i paesaggi di Beatrix Potter, la ferrovia prende sempre di più connotazioni positive:

Ovviamente tutti erano ormai abituati a vedere le ferrovie come punti di riferimento naturale del paesaggio, e le autostrade invece come cicatrici sanguinanti. Le ferrovie c'erano sempre state, sembrava, nell'intero corso della vita di chiunque abitava la terra ormai; le autostrade erano una cosa nuova. L'erba aveva avuto molto più tempo per crescere sulle massicciate ferroviarie che sui terrapieni delle autostrade. [Ivi, pp. 20 s.]

Quando si giunge a un libro come *Songlines (Le vie dei canti)*, 1988) di Bruce Chatwin, la contrapposizione fra treno e vagabondaggio sembra per un momento ritornare, con tutta la sua seduttività romantica, e lo scontro fra la cultura modernizzante dei costruttori di ferrovie e quella arcaica e nomadica degli aborigeni australiani sembra costituire uno dei temi portanti del libro; ma poi ci si accorge che il nomadismo arcaico degli aborigeni (guidato dalla memoria sacra degli antenati, dalla musica e da una totale assenza del concetto di proprietà) e il nomadismo postmoderno di Chatwin (guidato da un rapporto con il viaggio e il mondo ormai completamente nuovi) si confrontano e si confondono, creando problemi di sfasatura e immedesimazione che non hanno nessun precedente. Il personaggio bizzarro dell'ingegnere russo chiamato a progettare una linea ferroviaria che sia diversa dal mitico e ormai turistizzato treno

The Ghan (che attraversa dritto e per chilometri il cuore del paese) e si sviluppi tortuosamente nel deserto australiano, cercando di evitare i luoghi sacri e i percorsi misteriosi degli aborigeni, diventa una figura emblematica, comica e tragica a un tempo, di una nuova, impossibile, antropologia del viaggio ferroviario²³.

²³ Si può vedere, su Chatwin viaggiatore, il saggio di G. Scatasta [1990].

1

1

Processi di demonizzazione e familiarizzazione.
Treni fantastici e trame delittuose. Trenini per gioco

1. Non sorprende che l'immaginario ferroviario sia stato spesso chiamato a far da sfondo, o anche da veicolo o da componente essenziale, della letteratura di modo fantastico. Alcuni dei temi e dei procedimenti tipici del fantastico hanno sicuramente un'affinità profonda con i sistemi semantici e le strutture formali tipici dell'immaginario ferroviario. Basta pensare alla diffusa attribuzione alla locomotiva di una forza minacciosa e mostruosa, capace di spaesare ed estraniare il viaggiatore e portarlo, con una velocità sentita come sovrumana, verso un mondo ignoto o non familiare o verso un ferreo destino. A questo si aggiungono altri elementi costitutivi dell'immaginario ferroviario, come la connessione mineraria con il mondo delle tenebre o quella notturna e perturbante con il mondo dei sogni (fra cui quelli vissuti in dormiveglia negli scompartimenti a luce schermata o nello spazio ristretto delle cuccette dei vagoni-letto); o come la figuratività cinematografica del paesaggio visto scorrere, anche in questo caso con un effetto di straniamento dalla realtà naturale, attraverso il finestrino; o come l'effetto disorientante dell'intrico dei binari e della segnaletica ferroviaria o quello anch'esso spaesante della visita ai grandi atrii delle stazioni o alle sale d'aspetto, cui, come abbiamo visto testimoniato dall'*Onorevole* (1885) di Achille Bizzoni, si dedicavano gli imitatori ferroviari dell'*Uomo della folla* di Poe o del *flâneur* parigino di Baudelaire.

Dell'utilizzazione funzionale di uno sfondo ferroviario e anche di motivi strettamente collegati con quell'immaginario in un racconto fantastico ho già dato un esempio analizzando il racconto di Charles Dickens *Il segnalatore* (1866) e più volte ho fatto notare, a proposito di altri testi, la presenza, inquietante e perturbante, di temi e procedimenti derivati dal modo fantastico. Potrei dare, naturalmente, molti altri esempi, da Dostoevskij a Carolina Invernizio a parecchi scrittori sudamericani. Devo anche in questo caso limitarmi a una campionatura. Mi soffermo anzitutto su un esempio che mi sembra particolarmente interessante.

Antonio Fogazzaro ha più volte, nella sua opera, sfiorato la tematica fantastica, senza mai veramente investirla a fondo. Ciò è avvenuto per tutta una serie di ragioni: la sua impostazione ideologica (sia politica che religiosa) solo apparentemente di rottura; l'incertezza nell'affrontare i grandi mutamenti sociali della modernità (preferendo piuttosto fermarsi a osservarne alcuni effetti periferici o a studiarne, nell'intimo suo e dei suoi personaggi, i contraccolpi e le inquietudini psicologiche) e la inadeguatezza dei mezzi conoscitivi a sua disposizione per interpretarne la portata e i significati; la limitatezza degli strumenti artistici che aveva nel suo bagaglio di scrittore.

E tuttavia è significativo che quando cominciò, attorno al 1869, ad abbozzare un progetto di romanzo e a scrivere le prime pagine di quello che sarebbe poi diventato, nel 1881, *Malombra*, egli proprio alla tematica ferroviaria ispirò quelle pagine, dando inizio a una vicenda che sembra avviata a esplorare, come già vuole il titolo di quel primo capitolo *Un paese sconosciuto*, i temi del mistero e i procedimenti perturbanti della letteratura fantastica. Il lettore viene messo in uno stato di sospensione ed è in attesa di assistere allo svolgimento di vicende enigmatiche e al disvelamento di un mistero, ma poi, con lo scorrere delle pagine, è indotto a cambiare atteggiamento e a prepararsi ad assistere a vicende di altro tipo: realistiche, psicologistiche, parascientifiche, bozzettistiche, umoristiche.

E tuttavia l'inizio sembra proprio l'avvio di un racconto di Hoffmann con a protagonista un misterioso «viaggiatore fantastico», che sembra una reincarnazione del «viaggiatore entusiasta» della *Notte di San Silvestro*, e con molti degli ingredienti (anche i più scontati) del genere, come l'incombere di potenze oscure, le ombre della notte, i geroglifici da interpretare:

Uno dopo l'altro, gli sportelli dei vagoni sono chiusi con impeto; forse, pensa un viaggiatore fantastico, dal ferreo destino che, ormai senza rimedio, porterà via lui e i suoi compagni nelle tenebre. La locomotiva fischia, colpi violenti scoppiano di vagone in vagone sino all'ultimo: il convoglio va lentamente sotto l'ampia tettoia, esce dalla luce dei fanali nell'ombra della notte, dai confusi rumori della grande città nel silenzio delle campagne addormentate: si svolge sbuffando, mostruoso serpente, tra il laberinto delle rotaie, sinché, trovata la via, precipita per quella ed urla, tutto battiti dal capo alla coda, tutto un tumulto di polsi viventi.

V'ha poca probabilità d'indovinare che cosa pensasse poi quel viaggiatore fantastico, rapito tra fiotti di fumo, stormi di faville, oscure forme d'alberi e di casolari. Forse studiava il senso riposto dei bizzarri ed incomprensibili geroglifici ricamati sopra una borsa da viaggio ritta sul sedile di fronte a lui;

poiché vi teneva fissi gli occhi, di tanto in tanto moveva le labbra, come chi tenta un calcolo, e quindi alzava le sopracciglia, come chi trova di riuscire all'assurdo.

Eran già passate alcune stazioni, quando un nome gridato, ripetuto nella notte, lo scosse. Una folata d'aria fresca gli disperse le fila sottili del ragionamento; il convoglio era fermo e lo sportello aperto. Egli discese in fretta. [Ediz. 1942, p. 9]

L'atmosfera, così faticosamente creata, ricorrendo anche a molti temi e motivi che ben conosciamo della letteratura ferroviaria, lentamente si dissolve: il viaggiatore fantastico prende un nome, la sua missione misteriosa si precisa, i luoghi divengono riconoscibili, la storia prende un'altra direzione: al paesaggio notturno e ferroviario succede quello diurno della villa lombarda sul lago. Il fantastico va a rimpattarsi in alcune vecchie storie di paese.

Non sono molti, si sa, gli autori italiani che si sono provati con successo a trattare i vari generi della letteratura fantastica. Posso ricordarne un altro, che compare a volte, con qualcuna delle sue novelle da *Il tragico quotidiano* (1906), in antologie internazionali di racconti fantastici: Giovanni Papini. E tuttavia il racconto in cui viene utilizzata la tematica ferroviaria (e in particolare l'immagine della locomotiva come simbolo di progresso), intitolato *Lo specchio che fugge*, anch'esso compreso in *Il tragico quotidiano* [in *Poesia e fantasia*, 1958, pp. 544-50], non si può considerare un vero racconto fantastico: è, piuttosto, un racconto allegorico, che utilizza procedimenti e temi fantastici per raccontare un apologo esemplare e indurre a un dibattito di idee. Si può, per certi aspetti, accostarlo ad alcuni testi fantastico-allegorici con tema ferroviario come *The celestial railroad* di Nathaniel Hawthorne.

Il racconto mette in scena, «un impossibile mattino d'inverno, in una stazione ben nota», due personaggi: il protagonista-narratore e

[...] un uomo che non conoscevo -- in soprabito, con due violette all'occhiello -- [che] voleva dimostrare che gli uomini sono felici, che la vita è grande, che il mondo è bello. [1958, p. 544]

L'uomo passa da momenti di humour a momenti di entusiasmo a momenti di delirio. Il narratore ricorda che

[...] la fuga delle sue parole rapide, scorrenti, salde, come fuse d'allora, come coniate di nuovo in qualche luogo, da poco tempo, mi riempiva di una ebbrezza molto simile a quella che dà lo *champagne*. Qualcosa di frizzante e di

saltellante – un bisogno di abbracciare e di piangere, di danzare, di ridere a piccoli scatti... [Ivi, p. 544]

L'uomo, evidentemente, è un tipico portavoce entusiastico del progresso e della modernità. È tutto proiettato verso il futuro. È sublimemente eccitato pensando

[...] alla grandezza del progresso che si compie sotto i nostri occhi [...] fa svanire i pericoli, ci rende padroni della terra, del mare e del cielo e di una cosa che vale più di tutto ciò, o signore, di noi stessi. [Ivi]

Ed ecco che, con un procedimento molto caro anche alla letteratura fantastica, la metafora da lui utilizzata, del progresso che si svolge sotto i nostri occhi, viene presa alla lettera e si realizza, rovesciandosi nel suo contrario: un treno arriva sotto i loro occhi e si ferma davanti a loro; normalmente utilizzato per rappresentare il progresso in marcia, questa volta viene messo in campo, in un periodo sintattico introdotto da una forte congiunzione avversativa, per rappresentare il progresso che si ferma:

Ma in quel momento un treno potente arrivò nella stazione. Il suo rombo solenne nelle incrociature dei binari, il suo fischio breve, deciso, irritato, interruppe il discorso dell'Uomo che non conosco. Quando il treno fu in calma e non si udirono che i sordi sbuffi della macchina e i viaggiatori fuggirono, l'Uomo voleva ancora parlare ma io lo prevenni: «Signor Uomo» gli dissi «questo treno ch'è giunto ora non le ha detto niente che faccia al caso nostro? Non ha inteso la sua risposta? Vuole che gliela ripeta io, umile traduttore, giacché so tradurre la lingua dei treni e di molte altre cose? Fino a pochi minuti fa questo treno correva con una velocità media di cento chilometri all'ora – piccolo mondo affollato e illuminato – attraverso la campagna solitaria e nebbiosa. Ed ecco ad un tratto s'è fermato e gli abitanti di questa piccola città in fuga sono scomparsi e il macchinista si asciuga la fronte con aria poco soddisfatta. Le ruote sono adagate pigramente nelle rotaie e i vagoni vuoti e bui rimpiangono le chiacchiere dei viaggiatori e le variopinte valigie. Così finisce una fuga quando si viaggia su delle rotaie. [Ivi, p. 545]

La scena del treno che si ferma e si svuota con effetto perturbante e angosciante si ripete due volte nel racconto e, appoggiandosi abbastanza chiaramente a un ricordo fiabesco (quello della vita bloccata e paralizzata, per opera di magia, nella fiaba ben nota di *Dornröschen*, raccontata dai fratelli Grimm), genera, nelle parole del narratore-protagonista, immagini che hanno un'aria quasi fantascientifica, di uomini che vivono

fuori dall'inganno, senza «lo specchio del futuro», senza «il lontano profumo del domani», bloccati in un assurdo perenne presente. Il protagonista-narratore assume toni predicatori, diventa moralista, interpreta il linguaggio del treno che si è fermato, invita gli uomini a non accettare l'inganno utopistico di vivere una vita triste in attesa di una promessa vita felice:

«Uomini, tutta la vostra vita è un'atroce frode che voi stessi ordite a vostro danno e soltanto i demoni possono ridere freddamente della vostra corsa verso lo specchio che fugge!»

Un altro treno, gridando e tuonando, entrò nella stazione ed ancora una volta i viaggiatori fuggirono e il macchinista si asciugò la fronte con aria poco soddisfatta. L'Uomo che non conosco era sempre dinanzi a me – in soprabito, con due violette all'occhiello – per quanto l'avessi dimenticato del tutto.

«Ecco» gli dissi «le mie idee sul progresso, sull'avvenire e sulla vita. Lei non è certo d'accordo con me ma io son d'accordo con qualcuno – ad esempio con la nebbia che cerca spesso di coprire il mondo e di nascondere l'uomo all'uomo, la miseria al disprezzo, la bruttezza alla malinconia. Ed io amo, moltissimo, signor Uomo, i treni che si fermano dopo le inutili fughe e la nebbia che vela ciò che non si può distruggere.»

L'Uomo che non conosco era diventato nervoso e tutto il suo entusiasmo era sparito come un fiocco di fumo. Invece di rispondere tolse dall'occhiello una delle sue violette e me l'offerse. Io la presi con un inchino, l'avvicinai alle narici e il suo lieve odore mi piacque. [Ivi, pp. 549 s.]

Per avere dei veri racconti fantastici a sfondo ferroviario bisogna cercare, più che nella letteratura italiana, in quelle straniere, più fortemente impregnate dalle tradizioni di questo tipo di immaginario. Mi soffermo su due esempi: il racconto *Der Tunnel* (*Il tunnel*, 1952)¹ di Friedrich Dürrenmatt e il film *Un soir, un train* (*Una sera, un treno*, 1968) del regista belga André Delvaux, tratto da una novella dello scrittore, anch'egli belga, Johan Daisne, e interpretato da Yves Montand e Anouk Aimée nei due ruoli principali.

La novella di Dürrenmatt si presta (e si è prestata) a interpretazioni in chiave allegorica o addirittura teologica, è stata spesso letta in connessione con la letteratura di stile surrealista, e tuttavia mantiene, almeno all'inizio, alcuni dei tratti caratterizzanti della più pura tradizione fantastica dell'Ottocento, anche se poi chiaramente si muove in un contesto culturale in cui esistenzialismo, filosofie della negazione e teologie del

¹ Cito dalla traduzione italiana [ediz. 1984] con qualche leggera variazione.

male sembrano ormai avere una parte predominante. Tipicamente fantastico, per esempio, è il verificarsi di un evento inspiegabile all'interno di una quotidianità dettagliata e realistica, caratterizzata dall'abitudine e dalla routine, e il treno, così come i viaggiatori e il personale ferroviario che lo popolano, fornisce al racconto alcuni degli elementi essenziali dell'«effetto di realtà» e dell'«effetto di abitudine e quotidianità», con il suo percorso, gli orari, la serialità delle carrozze che lo compongono, l'energia elettrica che lo alimenta, la locomotiva che lo tira, il variegato mondo umano che lo popola.

Conforme alle convenzioni della letteratura fantastica sembra essere, almeno in parte, la figura del protagonista del racconto, sul quale la narrazione (non potendo, per ovvi motivi, essere in prima persona) viene sistematicamente focalizzata. Si tratta di uno studente di università: un intellettuale, quindi, che dovrebbe essere impegnato a impossessarsi delle nozioni necessarie per conoscere il mondo (non sappiamo se il mondo naturale o quello sociale); e tuttavia subito ci accorgiamo che si tratta di una figura atipica, con una serie di connotazioni e attributi abbastanza sconcertanti. La descrizione che, in apertura di racconto, con una lunga frase piena di parentesi, di correzioni, di improvvisi scarti sintattici e di indicazioni a volte estremamente precise a volte assai vaghe, ne viene data, introduce elementi di forte ambiguità nel personaggio e sembra spostare su di lui, sulla sua soggettività, alcuni dei segnali di presenza del perturbante che normalmente, nella tradizione fantastica, erano più legati con il mondo dei fenomeni esterni e delle percezioni:

Un ventiquattrenne, grasso per non esser troppo vicino a quanto di orrendo vedeva nascondersi dietro le quinte (e questa era una sua virtù, forse l'unica) e che preferiva tappare ogni buco della propria carne, onde evitare che il mostruoso penetrasse dentro di lui, e per questo fumava il sigaro (marca Ormond Brasil 10), sopra gli occhiali da vista portava un secondo paio di occhiali da sole e nelle orecchie aveva dei batuffoli di cotone, questo giovane, ancora dipendente dai genitori e occupato in nebulosi studi presso una Università raggiungibile con un viaggio in treno di due ore, saliva una domenica pomeriggio sul suo solito treno – partenza alle 17.50 arrivo alle 19.27 – per assistere l'indomani a un seminario che già aveva deciso di marinare. [Ediz. 1984, p. 19]

Queste caratteristiche del personaggio vengono via via accentuate, e messe a contrasto con gli atteggiamenti del tutto banali e prevedibili degli altri viaggiatori e con la presenza di una serie di oggetti e dettagli della più assoluta quotidianità: l'entrata del treno in una galleria (come ce ne sono tante in Svizzera, e come ce n'è certamente sulla linea fra Burgdorf

Olten e Zurigo), l'orologio che porta al polso, il libro che una compagna di viaggio sta leggendo, la scacchiera su cui un altro compagno di viaggio studia le mosse di una partita, il tranquillo lavoro del controllore. L'elemento sorprendente del racconto, quello che fa scattare l'inquietudine del lettore e lo avverte della presenza del perturbante, sta nel fatto che mentre tutti gli altri che viaggiano sul treno, passeggeri e controllori, stanno tutti concentrati sulle loro attività e sembrano non accorgersi del fatto che la galleria in cui il treno si è infilato è più lunga di tutte quelle che si trovano su quella linea e che il treno non sembra mai uscirne, l'unico ad accorgersene, paradossalmente, è proprio il giovane protagonista, pur avendo l'aspetto di uno «un po' rimbecillito» e pur avendo fatto del non vedere e non percepire nulla lo scopo principale della sua vita:

Tutto quanto faceva era un pretesto per riuscire a mettere ordine dietro la facciata delle sue azioni; non un ordine vero e proprio, solo l'apparenza di un ordine, di fronte alle cose orrende da cui prendeva la distanza imbottendosi di ciccia, cacciandosi sigari in bocca e batuffoli di cotone nelle orecchie. [Ivi, p. 25]

Il racconto giunge a una svolta improvvisa, e vira anche decisamente nel suo svolgimento, trasformandosi da racconto fantastico in racconto esemplare ed allegorico, quando il giovane viaggiatore raggiunge il capotreno e si reca con lui prima nel bagagliaio e poi sulla stessa locomotiva, da cui è scomparso il guidatore. Risulta a quel punto ormai chiaro che il treno sta correndo a velocità sempre più forte non più in piano dentro un tunnel ma in discesa dentro un budello verso il centro della terra e che il capotreno ha inutilmente cercato di mascherare la sua consapevolezza della tragedia dietro una calma apparente, dietro i sigari Ormond Brasil 10 (che lo accomunano al protagonista e lo differenziano dal macchinista e dall'uomo del bagagliaio, i quali si sono buttati dal treno), dietro assurde (o ambigue) razionalizzazioni, tipo:

La invito a riflettere: ci muoviamo su delle rotaie, il tunnel deve dunque portare da qualche parte. [Ivi, p. 37]

Nel momento della svolta, e prima di sprofondare definitivamente, trascinati dalla locomotiva divenuta una macchina di morte, nell'abisso del «nulla» (è questa la parola finale del racconto, la sua precisa marca filosofico-ideologica), il giovane protagonista rivive dentro di sé la frattura fantastica tra la quotidianità e l'inspiegabile, l'irruzione dell'inatteso

e la tranquilla consapevolezza che quanto sta avvenendo egli l'ha sempre aspettato:

[Essendosi accorto di aver perso un sigaro nel turbine del vento] il giovane era contento di esser richiamato a qualcosa che lo riportava alla quotidianità in cui si era trovato meno di mezz'ora prima: a quei giorni e anni sempre uguali (sempre uguali perché egli aveva vissuto soltanto in attesa di quel momento, e ora esso era giunto, quell'attimo di frattura, quel cedimento della superficie terrestre, quell'avventurosa caduta all'interno della terra). [Ivi, pp. 44 s.]

Il film di André Delvaux *Un soir, un train* ha per protagonista un professore di linguistica, Mattias Lehman, che fa lezioni su Saussure e va a congressi di teoria del linguaggio, ma che si trova, paradossalmente, in una tipica situazione di crisi esistenziale degli anni Sessanta: la difficoltà di comunicazione. Ha difficoltà con gli studenti, ha difficoltà con la donna che ama, ha difficoltà nei rapporti interculturali fra belgi francofoni e belgi fiamminghi. La sera che dà il titolo al film egli parte in treno da Lovanio per andare a un congresso organizzato da studiosi fiamminghi; Anna, la donna con cui è legato, pur essendo molto impegnata con delle prove teatrali di un testo scritto da lui e per il quale lei è scenografa e costumista, e pur avendo lui sconsigliato, a lei francese, di accompagnarlo in un luogo dove chi parla francese non è visto bene, scontenta di vederlo partire dopo uno scontro in cui si è evidenziata la loro difficoltà di parlarsi, lo segue e sale anche lei sul treno all'ultimo momento. Durante il viaggio essi si scambiano sorrisi e Mattias si appisola, si abbandona a ricordi di viaggi fatti con Anna, vede lei alzarsi e andare al finestrino del corridoio, mentre fuori passano campi pieni di neve. A questo punto ci sono l'incidente e lo schianto; Mattias si risveglia di colpo, non vede più Anna, ha una serie di immagini rapide di disastro, di incendi, di morte e si vede mentre cerca Anna fra i rottami delle carrozze. Poi lo shock copre tutto di silenzio e di bianco: Mattias si risveglia, constata che il suo orologio si è fermato, si accorge che Anna non c'è più né al suo posto né al finestrino del corridoio, si alza e percorre il treno per cercarla. Incontra, mentre il treno si ferma, due persone: un vecchio professore tedesco di storia delle religioni, il professor Hernutter, conosciuto anni prima a Tubinga, e Wal, un giovane studente che ha seguito il suo corso due anni prima a Lovanio. Insieme scendono dal treno, su cui tutti i passeggeri sembrano addormentati, e d'improvviso il treno riparte lasciandoli soli in una landa desolata. Attraversano campi nevosi e acquitrini, vagando a ca-

so, accendono un fuoco nella notte e si scaldano alcune patate; alla fine Wal, che è andato avanti in esplorazione, trova un villaggio.

Giungono in uno strano paese, senza scritte e senza orologi, dove la gente parla una lingua che al professore di linguistica risulta incomprendibile. Nel cinema del paese si proietta una storia di astronauti che cadono nel vuoto. Nel ristorante alcuni camerieri dalle espressioni misteriose e perturbanti e un'orchestrina che alterna canzoni melodiose a ritmi indiavolati li circondano di un'atmosfera enigmatica, stimolano Mattias ai ricordi e alle confessioni (già ha rievocato per i due compagni il primo incontro con Anna, e ha loro spiegato che «Anna è bella. Uno la vede e non la dimentica più». Ora ricorda le delusioni politiche della gioventù). Una cameriera dall'espressione fredda e affascinante attira Wal in una danza che ha forti connotazioni erotiche e ha il ritmo martellante di un treno in velocità. L'atmosfera si fa frenetica, Mattias cerca di intervenire gridando a Wal di fermarsi, s'ode il fischio di un treno, lo sferagliare delle carrozze, lo schianto. Torniamo al momento dell'incidente: la cameriera del ristorante del paese misterioso è in realtà un'infermiera che chiede a Mattias se stia male, egli cammina in mezzo ai rottami del treno, arriva in una casetta dove è stata improvvisata una *morgue*, trova Anna morta.

Il film fa buon uso di molti temi e procedimenti fantastici, come il sogno, le apparizioni, l'incertezza tra ambientazione realistica e ambientazione sovrannaturale, l'esperienza dello shock. Fa anche buon uso del treno, dell'atmosfera sonnolenta che vi si instaura, dei suoi rumori attutiti o ritmati, della sua corsa inesorabile verso la morte. Quello della morte, con i suoi risvolti filosofici ed esistenziali è, dopo quello della comunicazione in crisi, il grande tema del film. I personaggi si fanno continuamente domande che non hanno risposta: «dove siamo?»; «non passerà mai nessuno di qui?»; «perché il treno si è fermato?». Essi sentono una forte attrazione per il mondo dei piaceri, il sesso, un vino prezioso (un Montrachet del '61, un Bourgogne del '28). Il dramma che Mattias ha scritto e che Anna sta aiutando a mettere in scena è una sacra rappresentazione barocca che mette a confronto l'uomo con la morte (rappresentata da un attore con maschera a forma di teschio e cappa nera). Anna è obbligata a passare la notte a preparare il costume della Morte. Gli antenati boemi del professor Hernutter, seguaci di Huss, non conoscevano l'esperienza del lutto, per loro la morte era occasione di grandi speranze. Mattias ricorda un autore libertino del Seicento per il quale l'amore era come una piccola morte. La danza finale di Wal è, chiaramente, una danza macabra.

2. Una parte notevole, fra i testi aventi a sfondo il treno o la ferrovia, ce l'hanno, naturalmente, i romanzi gialli e di spionaggio. Tutti conoscono alcuni esempi classici del genere, di Agatha Christie, Graham Greene, Georges Simenon, Patricia Highsmith, Ian Fleming. Forse non tutti sanno che, fra gli specialisti del genere, ce n'è addirittura uno, di nome Freeman Willis Crofts, che è specializzato in polizieschi ferroviari.

Il fenomeno è, anzitutto, quantitativo e come tale già ricco di significato. La bibliografia di Allen J. Hubin sui romanzi polizieschi in inglese fra il 1749 e il 1980 [1984] elenca circa venticinque titoli di romanzi polizieschi che hanno un'ambientazione ferroviaria², ma è chiaro che a questi venticinque chiunque può aggiungerne parecchi altri³. Il fenomeno, tuttavia, ha anche motivazioni più interne, di tipo tematico e strutturale, non diverse da quelle che abbiamo indicato per la letteratura fantastica.

Ha ragione, credo, Marco Polillo quando, nell'*Introduzione* a un'antologia di *Delitti in treno* [1976]⁴, riconduce questo genere di gialli al modello dei racconti di Conan Doyle e li connette con la tradizione del romanzo poliziesco della camera chiusa. Il treno, infatti, fornisce un tipico esempio di ambiente chiuso,

[...] dove, per comodità, far svolgere determinati fatti, un luogo che serve allo scopo di riunire temporaneamente una serie di personaggi che altrimenti, nel contesto della storia, non avrebbero modo di entrare in rapporto gli uni con gli altri. Oltre a tutto, con questo espediente, il lettore viene a tro-

² Ecco l'elenco, tralasciando gli autori più noti: Erwin L. Coolidge, *The Mountain Limited*, 1933; Ruth Alexander, *The Ghost Train*, 1926 e *Rome Express*, 1932; Stephen Chalmers, *The Crime in Car 13*, 1930; Frederick Nebel, *Sleepers East*, 1933; C. Daly King, *Obelists en Route*, 1934; Roger Denbie, *Death on the Limited*, 1935; Miles Burton, *Death in the Tunnel*, 1936; Todd Downing, *Vulture in the Sky*, 1936 e *The Lazy Lawrence Murders*, 1941; Tech Davis, *Full Fare for a Corpse*, 1937; Sue Mac Veigh, *Grand Central Murder*, 1939 e *Streamlined Murder*, 1940; Lester Dent, *Lady to Kill*, 1946; Miriam-Ann Hagen, *Plant me Now*, 1947; Patricia Highsmith, *Strangers on a Train*, 1950; The Gordons, *Campaign Train*, 1952; Laine Fischer, *Fare Prey*, 1959; Wilber Smith, *The Train from Kattanga*, 1965; Nick Carter, *Butcher of Belgrade*, 1973; Derek Lambert, *The Yermakov Transfer*, 1974; Alistair MacLean, *Breakheart Pass*, 1974; Hans Koning, *The Petersburg-Cannes Express*, 1975; Jeremiah Jack, *Train Wreck!*, 1975; Warren Adler, *Transiberian Express*, 1977; Colin Forbes, *Avalanche Express*, 1977.

³ A quelli in lingua inglese vanno naturalmente poi aggiunti i romanzi polizieschi in altre lingue, a cominciare dai classici francesi *La Madone des Sleepings* di Maurice Dekobra (1927), *Le Train* (1961) di Georges Simenon e *Compartment tueurs* di Sebastien Japrisot (1962).

⁴ L'antologia comprende: *Il treno scomparso* di Arthur Conan Doyle, *Il mistero del Treno azzurro* di Agatha Christie, *Treno Transcontinentale* di Charles Daly King, *Jeumont, 51 minuti di fermata!* di Georges Simenon, *Orient Express* di Ian Fleming, *Scompartimento omicidi* di Sebastien Japrisot.

varsi nella condizione di non poter eliminare dal novero dei sospetti anche quelle persone che, invece, sarebbe portato a considerare solamente come personaggi di contorno. [1976, p. 6]

Lo stesso concetto è stato espresso dallo studioso americano Hugh Douglas:

Il treno è un universo in sé concluso. È isolato, remoto e confortevole [...]. Il viaggio in treno ha una forma [...]: entro precise misure di tempo il delitto viene perpetrato, scoperto e risolto [...]. È tutto molto ordinato. [1977, pp. 483 s.]

Ma credo che ci sia di più, e che il treno non si limiti a fornire un espediente comodo e una atmosfera suggestiva. Il rapporto tra il mondo ferroviario e l'immaginario del romanzo poliziesco è stato brillantemente esplorato da Walter Benjamin in un pezzo giornalistico apparentemente leggero ma pieno di osservazioni acutissime, pubblicato sulla «Frankfurter Zeitung» nel 1930 e intitolato *Kriminalromane, auf Reisen (Romanzi gialli, in viaggio)*. In questo pezzo l'atto della lettura di libri che hanno per tema l'enigma o l'angoscia del delitto, viene messo stringentemente in rapporto con l'azione del viaggio in treno, con l'ambiente ferroviario caricato di elementi perturbanti e pieno di luoghi strani, con le esperienze del viaggio ferroviario che mettono a dura prova l'equilibrio delle percezioni e delle reazioni corporee dei viaggiatori:

Sono pochissimi coloro che in treno leggono i libri che hanno a casa, sugli scaffali della biblioteca; i più comprano piuttosto quel che viene loro offerto all'ultimo minuto. Essi diffidano, e a ragione, dei volumi preparati da lungo tempo. E inoltre forse ci tengono a fare il loro acquisto presso uno dei carrelli multicolori che stazionano sull'asfalto dei marciapiedi. Ognuno già conosce il culto, a cui si viene così invitati. Ognuno ha già in precedenza afferrato a caso uno dei volumi issati e oscillanti sul carrello, non tanto per il piacere della lettura quanto per l'oscuro sentimento di fare qualcosa che rende contenti gli dei della ferrovia. Sa che i denari che affida a questa specie di cassetta per le offerte votive gli guadagnano l'indulgenza della dea locomotiva, che rosseggia nella notte, delle naiadi di fumo che si librano sopra il treno e dello Stuckerdämon, che signoreggia su tutte le ninne nanne. Tutte queste creature egli le conosce dai sogni, conosce anche la serie di mitiche prove e pericoli, che vengono offerte continuamente allo spirito del tempo sotto forma di «viaggio in ferrovia», e l'imprevedibile fuga di traversine spaziotemporali, su cui tale viaggio si svolge, cominciando con il noto «troppo tardi» di colui che è stato lasciato indietro, modello di ogni altro atto mancato, fino alla solitudine dello scompartimento, all'angoscia di perdere la coinci-

denza, all'orrore del grande atrio ignoto in cui il viaggio si conclude. Inconsapevolmente il viaggiatore si sente coinvolto in una gigantomachia e riconosce in se stesso il testimone muto della guerra fra gli dei della ferrovia e quelli della stazione.

Similia similibus. L'ottundimento di un sentimento di ansia per mezzo di un altro sentimento di ansia è la sua salvezza. Fra le pagine tagliate di fresco del romanzo giallo egli cerca le angosce oziose, in un certo senso illibate, che gli permettono di superare quelle arcaiche del viaggio. Su questa strada egli può scendere sino al livello della frivolezza ed eleggere a propri compagni di viaggio Sven Elvestad con il suo amico Asbjörn Krag, Frank Heller e il signor Collins. Ma questa brillante compagnia non è adatta al gusto di tutti. Può essere che qualcuno desideri avere, a maggior onore dell'orario ferroviario, un compagno più esatto, come Leo Perutz, autore di racconti fortemente ritmati e sincopati, le cui «stazioni» vengono attraversate volando, con l'orologio in mano, come certi posticini di provincia che sono toccati dalla linea; oppure un compagno capace di procurare una maggiore comprensione dell'incerto futuro che ci corre incontro, e degli enigmi irrisolti che ci siamo lasciati dietro; in tal caso egli vorrà viaggiare insieme con Gaston Leroux e sentirsi, mentre legge *Il fantasma dell'opera* o *Il profumo della dama in nero*, come un viaggiatore seduto nel «treno fantasma», che l'anno scorso correva sui binari tedeschi. O si pensi a Sherlock Holmes e al suo amico Watson, come essi sapevano valorizzare uno scompartimento polveroso di seconda classe, entrambi sprofondati nel loro silenzio, l'uno dietro il paravento di un giornale, l'altro dietro una cortina di nuvole di fumo. Ma forse tutte queste figure di fantasmi si dilegueranno nel nulla davanti all'immagine, che dagli indimenticabili libri gialli di A.K. Green viene fuori come ritratto della loro autrice. Dobbiamo rappresentarcela come una vecchia signora in cappellino a *capotte*, che se la sbriga con altrettanta disinvoltura nelle intricate parentele delle sue eroine quanto nei loro giganteschi armadi scricchiolanti, in uno dei quali, come dice il proverbio inglese, ogni famiglia tiene il suo scheletro. I suoi racconti brevi hanno la lunghezza della galleria del Gottardo, mentre i suoi romanzi lunghi *Dietro porte chiuse* e *Nella casa vicina* sbocciano nella luce velata e bluastra dello scompartimento ferroviario come viole notturne.

Tutto questo riguarda ciò che la lettura procura al viaggiatore. Ma che cosa procura il viaggio al lettore? Quando mai egli è altrettanto immerso nella lettura e può sentirsi così certo della mescolanza dell'esistenza dei suoi personaggi e della propria? Il suo corpo non è forse la spola, che percorre velocemente, con il ritmo delle ruote, instancabilmente, il testo, il libro del destino del suo personaggio? Nella diligenza non si leggeva, non si legge in automobile. La lettura di viaggio è invece strettamente collegata con il percorso del treno e con le fermate alle stazioni. È noto che molte stazioni assomigliano a cattedrali. E noi invece vogliamo ringraziare quei piccoli altari mobili e dai colori sgargianti, che un chierichetto della curiosità, della distrazione e del sensazionale spinge gridando lungo il treno: è grazie a loro se, raggomitolati per un paio d'ore in mezzo al paesaggio che vola via come in uno scialle

che ci sventola intorno, ci sentiamo correre nella schiena i brividi della tensione e il movimento ritmico delle ruote. [Ediz. 1972, pp. 381-83]

A rendere la tematica ferroviaria particolarmente adatta ai procedimenti di costruzione e scioglimento del mistero e alla meccanica di grande precisione degli indizi, delle tracce, delle violenze e delle menzogne che presiede alle trame del delitto e del suo disvelamento, erano molti dei caratteri di quel mondo, e non solo quindi il fatto che lo scompartimento o la carrozza offrivano un luogo chiuso ideale, dove un numero ristretto di sconosciuti era obbligato a passare insieme alcune ore, studiandosi, conversando, confessandosi, appisolandosi, ecc. ecc.; ma anche altri suoi caratteri: il sistema di montaggio e smontaggio dei convogli; il sistema dei binari e degli scambi (in inglese *points*); il percorso a tappe fisse, misurate con l'orologio e con i quadri degli orari, complicato dal sistema delle coincidenze (fortemente suggestivo per storie basate molto spesso proprio sulla coincidenza); il movimento ritmico e ossessivo delle ruote che poteva favorire la rivelazione delle ossessioni personali dei viaggiatori; la sospensione della vitalità normale e l'intrusione del sogno, delle fantasie e delle allucinazioni nella loro mente assopita; la presenza del finestrino come luogo di osservazione del mondo; la presenza, nella locomotiva e nella sua forza trascinante, di un facile simbolo di destino e determinazione; il rapporto del treno (grazie ai tunnel, ai viaggi notturni) con il mondo delle tenebre e la fascinazione della morte (un rapporto, abbiamo visto, che accompagna la storia ferroviaria già dalle origini).

È vero, in ogni caso, che Conan Doyle è colui che ha pienamente integrato la tematica ferroviaria nel mondo del poliziesco, e ha capito (probabilmente ricordando il romanzo di Zola) che l'organizzazione, il macchinismo e la costituzione dell'universo ferroviario si prestava perfettamente a sviluppare le potenzialità del genere. Tutte le stazioni ferroviarie di Londra entrano nel mondo di Sherlock Holmes e molto spesso, quando si allontana dal suo studio, mosso dalla sua natura impaziente e dal desiderio di sfogare le energie represses, egli prende un treno o la metropolitana. Egli conosce, naturalmente, alla perfezione gli orari ferroviari, così come conosce tutti i dettagli del funzionamento di una ferrovia: i tunnel, i binari (*railway metals*), gli scambi (*points*), le stazioni, la velocità dei treni. C'è, a questo proposito, un dettaglio molto significativo nel racconto *Silver Blaze*, che prende il titolo dal nome di un cavallo. È probabilmente il racconto che aveva in mente Walter Benjamin. Holmes e Watson partono (il primo con il caratteristico berretto da viaggio) dalla stazione di Paddington per Dartmoor, a studiare il caso dell'assassinio di

un certo John Strater e la scomparsa di Silver Blaze. Appena sistemati nello scompartimento Holmes si immerge nella lettura dei giornali, a un certo punto egli osserva: «Stiamo andando a 53 miglia e mezza all'ora». Watson, stupito, gli domanda come fa a saperlo, e Holmes, tranquillo, risponde:

I pali del telegrafo su questa linea sono collocati a sessanta iarde l'uno dall'altro; il calcolo è facilissimo. [Ediz. 1930, I, p. 336]

In questo, e anche in altri racconti, è più volte suggerito che il movimento del treno aiuta il movimento interno dei pensieri di Holmes e l'applicazione delle sue attività deduttive, secondo l'equazione *train of carriages* = *train of thoughts* = *chain of reasoning*.

Il mondo ferroviario entra più volte, come ambientazione esterna o con una certa funzionalità narrativa, nei racconti di Doyle. In un racconto c'è un assassinio sulla metropolitana, in un altro c'è la stesura di un testamento in treno, con la conseguenza che gli scossoni ne rendono la scrittura molto irregolare. In *The Final Problem* (*Il problema finale*, [ediz. 1930, I, pp. 469-80]) viene raccontata una storia avventurosa e movimentata con Holmes e Watson che partono in treno (Holmes travestito da prete italiano), diretti in Europa e in Svizzera, inseguiti da un treno speciale sul quale viaggia il nemico Moriarty. Nel racconto *The Man with the Watches* (*L'uomo con gli orologi* [ediz. 1919, pp. 179-201]), che ha al suo centro un dramma familiare assai movimentato, con avventure e minacce di un gruppo di criminali e i tentativi compiuti da un personaggio per salvare un fratello che ha preso la cattiva strada, il treno offre in realtà quasi solo lo sfondo della narrazione (con qualche dettaglio probabilmente ispirato dal romanzo di Zola). Una presenza maggiore ha invece il treno nel racconto *The Lost Special* (*Il treno speciale perduto* [ediz. 1919, pp. 133-56]). In questo racconto, in cui il treno non è tanto legato alla soluzione dell'enigma, ma invece è parte esso stesso dell'enigma, un dato importante è la composizione del convoglio: una locomotiva, un *tender*, due carrozze, un vagone di servizio. Su di esso si trovano cinque persone: il macchinista John Slater, il fuochista William Smith, la guardia James McPherson, i due passeggeri signor Louis Caratal e signor Gomez. La soluzione del mistero, che ricorda un po' certi giochi di trenini con linee principali e secondarie che si intersecano, sta in un tratto di linea abbandonata, che usciva dalla bocca di una miniera. La storia, con l'episodio del treno che corre da solo dopo che il macchinista è stato ucciso e il fuochista e la guardia (che fan parte della banda che ha organizzato l'azione) sono saltati dal treno in corsa, sembra ispirarsi in parte al finale

della *Bête humaine* di Zola. Essa, d'altra parte, dà inizio a una particolare tradizione di leggende e romanzi in cui il treno, nonostante la sua natura di macchina pesante e determinata, che cammina su binari fissi, a un certo punto, paradossalmente si trasforma in un fantasma e svanisce. Sono di questo tipo il treno-fantasma delle ferrovie tedesche a cui accenna Benjamin, un convoglio dell'Orient-Express disperso nella neve nel gennaio 1929 di cui favoleggiano le cronache [Cookridge 1982, pp. 300-30], il treno romanzesco di cui racconta, probabilmente ispirandosi a questo tipo di storie, Mark Helprin in *Winter's Tale* [1983].

Anche l'altro grande maestro della letteratura poliziesca, Richard Austin Freeman, ha lasciato in eredità agli imitatori e agli appassionati del genere, una serie di creazioni fantastiche in cui il legame fra immaginario ferroviario e immaginario poliziesco o investigativo viene esplorato nei suoi aspetti più stringenti e profondi. Molto frequente è, anche in lui, il nesso fra le espressioni *train of carriages* e *train of thoughts*. È un legame semantico che si incontra molto spesso nei suoi scritti; eccolo, per esempio, subito all'inizio di uno dei suoi romanzi:

La particolare serie di avvenimenti [*train of events*] di cui si occupa questa storia cominciò a verificarsi una certa sera, verso la fine delle vacanze lunghe... [1927, p. 1]

Anche uno dei suoi racconti, che scelgo come esempio, *The Case of Oscar Brodski* (*Il caso di Oscar Brodski* [in *The Best Dr. Thorndyke Detective Stories*, 1973, pp. 1-41]) presenta già in una delle battute iniziali, relative ai pensieri di colui che sta per diventare assassino, la stessa immagine metaforica:

«Cinque mila sterline almeno», la trafila subconscia dei pensieri riprese; «forse addirittura sei o sette mila, forse dieci». [1973, p. 4]

L'occasione per trasformare quella catena di pensieri in una catena di azioni viene offerta, per l'appunto, dal treno:

L'immenso bottino, la casa vuota, la zona disabitata, lontana dalla strada principale e dalle altre abitazioni; il tempo, l'oscurità ma, naturalmente, c'era il corpo a cui si doveva pensare; quella era sempre una faccenda difficile. Cosa fare con il corpo – A questo punto senti l'urlo dell'espresso che andava in città, il quale seguiva la curva della linea ferroviaria che passava oltre la terra desolata del retro delle case. Il suono mise in moto una nuova catena di pensieri e, mentre lui li seguiva, i suoi occhi si fissarono sull'inconsapevole e taciturno Brodski. [Ivi, p. 6]

Il fischio stridente del treno accompagna il delitto e anche i successivi movimenti dell'assassino, il quale pensa bene di trascinare il corpo della vittima lungo la massicciata, fra continui passaggi di treni, con l'intenzione di simulare un incidente ferroviario.

Meno significativa è, tutto sommato, la funzione del treno e dell'ambientazione ferroviaria nell'opera di un'altra grande scrittrice di gialli, Agatha Christie. Fuor di dubbio è il suo amore per i treni, e in particolare per l'Orient Express, espresso anche in alcune entusiastiche pagine biografiche di *Come, Tell me How you Live* (*Suvvia, dimmi come vivi*, 1946, p. 21):

[L'Orient Express] è diventato un vecchio amico di famiglia, eppure il *thrill* di viaggiare su di esso non è mai diminuito in me,

e di *An Autobiography* (*Un'autobiografia*, 1977, p. 351):

I treni sono sempre stati uno dei miei oggetti preferiti. È triste pensare che non ci sono più oggi quelle locomotive che diventavano una specie di amico personale.

È fuor di dubbio, anche, che il treno fornisce l'ambientazione (il *setting*) per non pochi dei suoi intrighi.

Esso ha una parte di rilievo in tre romanzi di varia qualità: *The Mystery of the Blue Train* (*Il mistero del treno azzurro*, 1928), *Murder on the Orient Express* (*Assassinio sull'Orient Express*, 1934) e *4.50 from Paddington* (*Istantanea di un delitto*, 1957) e in almeno quattro dei suoi racconti: *The Girl in the Train* (*La ragazza nel treno*, 1934), *The Case of the City Clerk* (*Il caso dell'impiegato comunale*, 1934), *Have you got everything you want?* (*Hai avuto tutto quello che vuoi?*, 1934) e *The Plymouth Express* (*L'espresso di Plymouth*, 1923 circa, che anticipa la situazione del successivo romanzo *The Mystery of the Blue Train*). Non pochi di questi intrighi sono stati tradotti in cinema: *Murder on the Orient Express* nel 1974 da Sidney Lumet e *4.50 from Paddington* da George Pollock nel 1962.

Ma, tutto considerato, l'ambientazione ferroviaria nei testi della Christie è di solito e semplicemente un comodissimo ambiente chiuso, nel quale si svolgono gli avvenimenti misteriosi e si incontrano i personaggi implicati. A questo si aggiunge, spesso, una connotazione, piuttosto esteriore, di viaggio di piacere verso luoghi esotici (il viaggio verso l'oriente, il viaggio verso i paesi mediterranei), senza un vero sfruttamento funzionale del treno e delle sue caratteristiche meccaniche, del suo movimento, delle sue particolari prospettive. Fa eccezione, a questa generale tenden-

za, il delizioso racconto-commedia di spionaggio *The Girl in the Train*, che sfrutta con abilità alcuni dettagli ferroviari: la partenza del treno, lo spazio polveroso sotto il sedile, i finestrini, le stazioni, ecc. ecc. Negli altri testi, e specialmente nei romanzi, la tematica ferroviaria viene utilizzata con una certa parsimonia. Ciò è stato spesso osservato dagli studiosi dell'opera di Agatha Christie, che collocano altrove i segreti della sua maestria. Per esempio dai due studiosi americani Patricia D. Maida e Nicholas B. Spornick:

I gialli ferroviari della Christie hanno un'ambientazione ibrida; un'aura di esotismo sotto forma di viaggio in paesi stranieri circonda il treno, ma all'interno di ogni vagone c'è una piccola comunità isolata. [...] Per la Christie il treno diventa un salotto nel quale viaggiatori di provenienza internazionale possono interagire fra loro. L'autrice non è interessata alla meccanica che governa il sistema ferroviario; il suo centro focale è posto sugli interni del treno che ospitano i personaggi dei romanzi. L'unico caso in cui gli orari e i binari sono analizzati con attenzione è in *4.50 from Paddington*. In questo romanzo, l'operazione di accertamento del punto in cui due treni si sono incrociati diviene la base per scoprire un cadavere nascosto – in questo modo i dettagli tecnici sono funzionali allo sviluppo della trama. [...] In *Murder on the Orient Express* l'autrice offre pochissime frasi di commento sugli scompartimenti del treno, le carrozze panoramiche, il vagone ristorante. Studiando l'ambientazione di questo romanzo, appare chiaro che le priorità estetiche di Agatha Christie le consigliavano di moderare l'uso dei dettagli, poiché il punto focale del romanzo erano i personaggi e le loro interazioni – non gli attributi fisici del treno in sé. [1982, pp. 176 s.]

C'è, nella Christie, una forte tendenza a creare ambienti chiusi e isolati e atmosfere claustrofobiche. Il treno può servire allo scopo, e in questi casi la Christie si prende anche la pena di inserire nel romanzo un diagramma con la pianta della carrozza, degli scompartimenti e della posizione dei vari occupanti. Si tratta di un gesto molto significativo: quel che importa alla Christie non è tanto che il lettore consumi energie a evocare atmosfere e immedesimarsi in ambienti, ma che sappia cogliere la geometria dei rapporti fra i personaggi. Questo delle piantine è un artificio che è stato ripreso anche da altri scrittori. In un romanzo di Alistair MacLean, per esempio, intitolato *Breakheart Pass (Il passo Breakheart)*, viene fornito un disegno, preso dall'alto, del treno militare che ambienta strutturalmente il romanzo: la locomotiva, il *tender*, la carrozza letto e la carrozza ristorante per gli ufficiali, il vagone per i rifornimenti, quello per i cavalli, quello per le truppe, il vagone frenante, e così via.

Agatha Christie ha provato a scrivere, oltre ai romanzi ispirati ai treni

di lusso e ai viaggi sull'Orient Express, anche un romanzo che si svolge su un aeroplano: *Death in the Clouds* (*Un delitto in cielo*, 1935), senza grandi cambiamenti di metodo narrativo. È chiaro, comunque, che ciò facendo la Christie registrava i mutamenti che nel frattempo stavano avvenendo nel paesaggio sociale e naturale: accanto ai treni erano ormai comparsi altri mezzi potenti di trasporto, come le automobili, gli aeroplani. Gli scrittori di gialli e di romanzi di spionaggio o d'azione si dovevano adeguare. James Bond farà anche lui il suo viaggio sull'Orient Express, ma poi si muoverà con assai maggiore frequenza su altri veicoli, più veloci, sofisticati, fantasiosi. Il Medio Oriente, sfondo privilegiato di tante trame poliziesche e spionistiche, verrà percorso da una quantità straordinaria di mezzi di comunicazione e da una quantità altrettanto alta di vicende con motivazioni politiche, avventurose, esistenziali⁵.

Quanto a Freeman Wills Crofts, è forse opportuno ricordare che lo scrittore irlandese di gialli è stato *chief assistant engineer* nella ferrovia delle Belfast and Northern Counties prima di mettersi in pensione nel 1929 per scrivere una serie di fortunati romanzi. Questo spiega la straordinaria esattezza tecnica che egli può esibire quando decide di ambientare uno dei suoi libri nel mondo ferroviario⁶.

Il treno è già presente, almeno come sfondo, nel primo suo romanzo: *The Cask* (*Il barile*, 1928), nel quale al centro dell'intrigo c'è un barile spedito per mare e per treno che, quando viene aperto, risulta contenere, fra la segatura, la mano di una donna. Ma la sua conoscenza specializzata della tecnologia ferroviaria e dell'organizzazione delle ferrovie viene messa a profitto in molte altre sue opere, dal romanzo significativamente intitolato *Death of a Train* (*Morte di un treno*, 1947), che racconta una complicata storia di spedizioni segrete d'armi sullo sfondo ferroviario della seconda guerra mondiale, al racconto *The Mystery of the Sleeping Car Express* (*Il mistero dell'espresso carrozze-letti*, 1956 [ediz. 1990]).

In quest'ultimo racconto l'assassinio di un uomo e una donna da poco sposati avviene in uno scompartimento del treno notturno fra Londra e la Scozia. La soluzione dell'enigma non viene al termine delle indagini degli investigatori, ma dalla confessione fatta al medico-narratore, in

⁵ Nel libro di Reeva S. Simon *The Middle East in Crime Fiction* [1989] c'è un capitolo significativamente intitolato: *From Camels to Cadillacs*.

⁶ Sarebbe necessario a questo proposito, ricordare i romanzi non gialli – in parte per adulti, in parte per ragazzi – dell'ex ingegnere ferroviario francese Etienne Cattin (nato nel 1912), creatore del personaggio di «Le Rat Blanc», autore di un buon numero di romanzi nei quali utilizza le sue conoscenze ed esperienze di addetto alla trazione e capodeposito nelle ferrovie francesi: *Ceux du rail* (*Quelli della ferrovia*, 1954), *Trains en détresse* (*Treni in pericolo*, 1954), *Les dévorants* (*Le anime ardenti*, 1956), ecc. ecc.

punto di morte, dall'assassino. Si tratta, dunque, di un delitto perfetto, reso possibile dall'abilità con cui l'assassino ha sfruttato i dettagli tecnici della composizione del treno, gli strumenti per la chiusura delle porte, le connessioni fra le carrozze, i respingenti, i sistemi di allarme (e anche alcune fortunate coincidenze). Funzionale alla narrazione è perciò una descrizione attenta, che Crofts dà sin dall'inizio, del treno e della sua composizione:

Due locomotive trainavano dietro di sé otto grandi carrozze-letti, due carrozze di prima, due di terza classe, e due bagagliai: di queste carrozze metà andavano a Glasgow, il resto a Edimburgo.

È essenziale per la comprensione di quanto segue tenere a mente la composizione della sezione posteriore del treno. In coda veniva il bagagliaio di Glasgow, un lungo veicolo a tre assi e otto ruote, cui presiedeva la guardia Jones. Subito davanti al bagagliaio c'era una delle carrozze di terza classe, e subito davanti a questa una carrozza di prima classe, entrambe indirizzate verso la stessa città. Queste carrozze erano abbastanza piene di viaggiatori, specialmente quella di terza classe. Davanti alla carrozza di prima classe era attaccata l'ultima delle quattro carrozze-letti per Glasgow. Il treno era tutto a corridoi laterali e il personale poteva percorrerlo, e ciò fece parecchie volte nel corso del viaggio.

È con la carrozza di prima classe che abbiamo particolarmente a che fare ed è chiaro da quanto detto sopra che essa aveva davanti a sé la carrozza-letti e dietro la carrozza di terza classe, dietro alla quale, ancora, veniva il bagagliaio. Aveva un gabinetto sia in testa che in coda e sei scompartimenti, dei quali gli ultimi due, vicini alla carrozza di terza classe, erano per fumatori, i successivi tre per non fumatori e il primo, il più vicino alla carrozza-letti, era solo per signore. Il corridoio sia in questa che nella carrozza di terza classe era posto a sinistra rispetto alla direzione di marcia del treno, cioè, gli scompartimenti davano sul lato del doppio binario. [Ediz. 1990, pp. 138 s.]

Fra i grandi autori di cinema, Alfred Hitchcock ha utilizzato con una certa larghezza la tematica ferroviaria e ha saputo coglierne alcuni aspetti fondamentali e trarne effetti suggestivi. Il film inglese del 1938 *The Lady Vanishes* (*La signora scompare*) è tutto quanto ambientato su un treno e questo spazio in movimento serve a creare un gioco complicato di trasformazioni e scambi di individualità. Nel film americano del 1943 *Shadow of a Doubt* (*L'ombra del dubbio*), l'assassino, che rimane ufficialmente impunito, viene travolto da un treno mentre cerca di uccidere la nipote che conosce la verità: in questo caso il treno ricopre il ruolo dello Stato-vendicatore. Nello stesso film c'è una scena in cui da una locomotiva

tiva che arriva in stazione esce un grande fumo nero; a questa scena Hitchcock stesso ha dichiarato di aver voluto attribuire un significato simbolico («quello del diavolo che sta arrivando nella città»)⁷.

Altri ambienti ferroviari, come il vagone ristorante e il vagone letto, svolgono un ruolo importante, anche in questo caso con un gioco complicato di riconoscimenti, sparizioni e scambi di identità, in un altro film famoso di Hitchcock, *North by Northwest* (*Intrigo internazionale*, 1959); ma un ruolo assai più importante ha la tematica ferroviaria, e in particolare quella dell'incontro casuale nello scompartimento di un treno, in un film di qualche anno prima, girato da Hitchcock subito dopo il suo rientro a Hollywood: il film *Strangers on a Train* (*L'altro uomo*, 1952), basato su un romanzo di Patricia Highsmith: *Strangers on a Train* (*Sconosciuti in treno*, 1950). Hitchcock lo girò sulla base di una sceneggiatura in parte, ma non felicemente, preparata dal grande scrittore di gialli Raymond Chandler, poi completata da un altro sceneggiatore, Czenzi Ormand. *Strangers on a Train* non è forse un film perfetto, come ammise lo stesso Hitchcock⁸, per alcuni difetti di sceneggiatura e per l'impiego obbligato di alcuni attori, come Farley Granger e Ruth Roman, cui Hitchcock riuscì tuttavia ad affiancare attori di sua scelta, come Robert Walker nella parte di uno dei due protagonisti; il film tuttavia è ugualmente famoso per alcune trovate filmiche geniali e per alcune scene di straordinaria suggestione, a cominciare da quella iniziale che, sviluppando le prime parole del romanzo della Highsmith («Il treno procedeva con ritmo irregolare»), utilizza il treno e le rotaie per creare un primo spazio simbolico e una prima visualizzazione di uno dei significati profondi della vicenda: i due stranieri che si incontrano sul treno sono lentamente portati, da quell'incontro, a «scambiarsi» i ruoli e a procedere, quasi correndo su binari fissi, sulla strada del delitto.

Su quelle rotaie si sono soffermati, durante un'intervista, François Truffaut e Alfred Hitchcock. Avendo il primo osservato: «Queste rotaie suggeriscono l'idea delle strade che divergono», Hitchcock in quell'occasione rispose:

Naturalmente; non è un disegno affascinante? Si potrebbe studiarlo molto a lungo. [1977, p. 167]

⁷ Dichiarazione fatta a Truffaut [1977], p. 131.

⁸ Su questo danno notizie la biografia di John Russel Taylor [1980] e le interviste di François Truffaut [1977].

E a lungo, effettivamente, sono state studiate dagli appassionati del cinema⁹.

3. Una lunga tradizione ha la presenza della tematica ferroviaria nella letteratura per l'infanzia. Niente di più efficace, all'interno del lavoro svolto dalla letteratura per eliminare gli elementi minacciosi e scioccanti, dell'opera compiuta dalla letteratura infantile. Un movimento possente di trasformazione dell'immaginario ferroviario e delle sue connotazioni ideologiche fu avviato, come è noto, nel secondo Ottocento, e una parte rilevante in tale movimento l'hanno avuta i procedimenti della miniaturizzazione e della trasformazione dell'oggetto scioccante in giocattolo. La letteratura infantile ha fatto la sua parte popolandosi di trenini avventurosi, conduttori di locomotive simpatici, eroici ferrovieri (e persino eroici cagnolini di ferrovieri) che operano salvataggi *in extremis* o compiono altre imprese meravigliose¹⁰.

Non tutti questi testi hanno la qualità straordinariamente inventiva dell'episodio ferroviario di *Through the Looking Glass* (*Attraverso lo specchio*, 1872, capitolo III) del classico *Alice* di Lewis Carroll, dove non mancano l'effetto perturbante del fischio della locomotiva, la sorpresa degli incontri nello scompartimento, il movimento a rovescio del mondo fuori dal finestrino.

Il più noto, forse, fra i romanzi per l'infanzia di ambientazione ferroviaria è *The Railway Children* (*I bambini della ferrovia*, 1906), di Edith Nesbit¹¹. Il romanzo ha per protagonisti tre fratelli, Roberta, Peter e Phyllis, il loro padre che viene ingiustamente accusato di aver fatto la spia per conto della Russia e messo per alcuni anni in prigione, e la loro madre che porta i bambini a vivere poveramente in una casa in campagna, vicino a una linea ferroviaria, e tenta di mantenere la sua famigliola scri-

⁹ Si può vedere, fra l'altro, l'analisi semiotica raffinatissima di questo film scritta da Daniel Weyl [1985], oppure il commento critico di Mauro Marchesini a P. Highsmith [ediz. 1978, pp. XII-XVI, 254-64]: «Il film ha da essere il percorso *necessario* (treno, rotaie, scelte, incroci) durante il quale le due metà di una stessa persona [...] si affrontano in una lotta equivoca e mortale. [...] Il treno è anche la restituzione in linguaggio figurato dell'aforisma che sorveglia il cinema secondo Hitchcock: la messa in movimento. La messa in movimento di suoni, di emozioni, di certezze, di orizzonti». Si può vedere anche J. Douchet [1969].

¹⁰ È il caso ben noto di *Lampo, cane viaggiatore*, le cui imprese sono state raccontate da Elvio Barlettani [1967] e sono immortalate in un monumento nella stazione di Campiglia.

¹¹ Cito dalla ristampa del 1960, nei Puffin Books. Sulla Nesbit, che fu anche, significativamente, autrice di racconti del terrore, si veda l'introduzione di H. Lamb a E. Nesbit [1988].

vendo poesiole e novelle per bambini. In questa storia di avventure e sorprese e buoni sentimenti si può vedere perfettamente al lavoro l'immaginario letterario, mentre lentamente addolcisce ogni temibile connotazione del treno e della ferrovia, ne rovescia i valori simbolici e metaforici, soffonde il tutto in una luce ideologica per cui far parte del mondo delle ferrovie (come dirigenti, capistazione, facchini o addetti agli scambi, macchinisti, fuochisti o semplicemente viaggiatori e spettatori e appassionati di treni) significa far parte di un mondo razionale, moderno come i macchinari che lo popolano, buono e generoso. Questa ideologia è espressa, con entusiasmo e candore, da uno dei piccoli protagonisti, dopo che hanno imparato a conoscere la gente della ferrovia e ad amare i treni, i binari, tutto quanto:

Tutti coloro che hanno a che fare in qualche modo con la ferrovia sono buoni e gentili. [Ediz. 1960, p. 78]

Il romanzo è interessante perché non mancano in esso (e non potevano mancare in una scrittrice come la Nesbit, specializzata non solo in libri per l'infanzia ma anche nello scrivere storie orrorose e fantastiche) i segnali dell'antico potenziale perturbante del treno. Anzi, proprio all'inizio, il romanzo, oltre a farci assistere all'improvviso drammatico mutamento nella vita della buona e solida famiglia londinese che ne è protagonista, con l'arrivo una sera di due signori misteriosi che portano via il padre con loro, ci presenta un oggetto simbolico, carico di cattivi presagi: la locomotiva-giocattolo che Peter ha ricevuto in regalo per il suo decimo compleanno si rompe, il padre che ha promesso di aggiustarla è stato portato via e il lettore non può fare a meno di pensare, seguendo i suggerimenti stessi dei personaggi, che scherzosamente parlano del grande incidente ferroviario, e quelli di una poesiole composta dalla madre che accenna all'incidente e a tutti coloro che sono morti sulla linea ferroviaria, a uno sviluppo catastrofico della vicenda. Questo elemento di presagio torna inevitabilmente alla mente più volte nella lettura, a mano a mano che i piccoli protagonisti sfiorano il pericolo, camminano sui binari accanto ai treni sferraglianti, finiscono su una locomotiva in corsa, si infilano in un tunnel, assistono a uno smottamento di terreno che blocca la linea quando il treno sta per arrivare, vengono coinvolti in una quantità di incidenti e catastrofi e salvataggi all'ultimo minuto.

Ma la legge narrativa e semiotica che governa, per rispetto al suo modo dominante, questo romanzo è evidentemente quella della trasformazione miracolosa e fiabesca di ogni situazione di pericolo in una di salvezza, di ogni situazione di dolore in una di gioia, e questa trasforma-

zione è ottenuta per intervento della stessa ferrovia, del treno o di personaggi a esso addetti. Sono proprio il macchinista e il fuochista di una locomotiva che riparano (al posto del padre in prigione) la locomotiva rotta di Peter. In particolare colui che viene in aiuto ai bambini è il direttore compartimentale delle ferrovie, il vecchio buono ricco e generoso, che pian piano, ai loro occhi, si identifica con il treno che lo trasporta ogni giorno in città e dal quale ogni giorno, per abitudine, saluta con il fazzoletto o il giornale, dal finestrino, i bambini che lo salutano a loro volta con i fazzoletti. È il signore dei treni, il vecchio signore buono e gentile, che prima interviene e salva dalla disperazione un curioso e poco plausibile personaggio, un profugo russo che ha passato anni in prigione per ragioni politiche, è scrittore noto in tutto il mondo per i suoi romanzi, raccoglie in sé i tratti di grandi figure come Tolstoj, Dostoevskij e Herzen, ed è arrivato malato e sperso, avendo sbagliato treno, proprio nella stazione e nella casa dei bambini e viene accudito da loro e dalla madre (egli ha la funzione evidente di anticipare la successiva liberazione del padre, e di rendere accettabile, anche nella legalista Inghilterra, che esistano, soprattutto in connessione con faccende di spionaggio e di intrighi russi, degli accusati a torto e dei prigionieri incolpevoli). È lo stesso signore dei treni che diventa amico dei ragazzi, invia doni alla loro madre malata, presiede alla cerimonia di premiazione per il loro atto di eroico salvataggio di un treno che stava per avere un incidente, risulta (con una coincidenza narrativa un po' difficile da ingoiare) essere il nonno di un ragazzo che si è rotto una gamba durante una corsa nel tunnel e che i bambini hanno salvato e accolto in casa, e alla fine diviene addirittura lui stesso investigatore, scopre il vero colpevole dell'azione iniziale delittuosa e riporta a casa il padre innocente (ma la voce narrante insiste a dirci che non è tanto lui ad averlo portato a casa, bensì il treno, la macchina essendo ancora una volta divenuta *deus ex machina*).

La trasformazione del treno e della ferrovia da luogo di possibili pericoli, incidenti e catastrofi a luogo di piacevoli giochi, a nucleo organizzativo dei molti personaggi che si rivelano come gli «alleati buoni» dei protagonisti (oltre al vecchio signore, il capostazione, il facchino Perk, il macchinista e il fuochista della locomotiva, l'espatriato russo, la gente del paese, il dottore, e così via), e inoltre a legame simbolico con il padre lontano, a soluzione narrativa della vicenda, può essere descritta come attuazione di un processo definibile come l'«addomesticamento del mostro».

Questa operazione viene portata avanti sul piano linguistico, attraverso le solite metafore animalesche collegate con il treno e la locomotiva, che vengono qui sottoposte a un intervento di vero e proprio addome-

sticamente. Come avviene con i giocattoli o gli animali di *pelouche*, il verme-treno e il drago-locomotiva perdono le loro connotazioni minacciose e mostruose e diventano innocui e simpatici. La prima volta che i bambini vedono il treno uscire urlando e sbuffando dalla bocca della galleria, uno di loro dice:

– Oh, è come se un grande drago ci passasse accanto con un rumore straziante. L'avete sentito sfiorarci con il soffio delle sue ali calde?

E un altro osserva:

Credo che la tana di un drago debba essere molto simile a quella galleria, vista da fuori. [Ivi, p. 33]

Pian piano, tuttavia, essi si abituano al mostro, e fra loro lo chiamano appunto «il grande drago verde» e prendono l'abitudine di assistere al suo passaggio e salutare i passeggeri:

Quando il grande drago verde sbucava urlando di slancio dall'imboccatura della sua tana nera, cioè dal tunnel, tutti e tre i bambini si alzavano sul parapetto e sventolavano i fazzoletti, senza fermarsi a pensare se quei fazzoletti erano puliti oppure se era vero il contrario. In realtà, era vero proprio il contrario. [Ivi, p. 46]

Solo nei momenti di estremo pericolo il treno può tornare ad assumere i caratteri del mostro minaccioso. Quando i tre bambini si trovano nel buio della galleria e assistono al passaggio fragoroso di un treno, la più piccola, Phyllis, pensa di nuovo che davvero il treno sia un drago, ma la voce narrante provvede a tranquillizzare i lettori:

– E allora è davvero un drago – l'ho sempre saputo che era così – prende la sua vera forma quando è qui dentro, al buio. – Phyllis gridò questo, ma nessuno la sentiva. Dovete sapere che il treno stava gridando anch'esso, e che la sua voce era più forte di quella della bambina.

E, con una furia e un boato e un rumore di ferraglia e un lungo lampo accecante di finestrini illuminati, un odore di fumo, e una raffica d'aria calda, il treno sfrecciò via strepitando e stridendo ed echeggiando sul tetto a volta della galleria. Phyllis e Bobbie si strinsero l'una all'altra. [Ivi, p. 191]

Ma è proprio la stessa Phyllis, che in un momento di timore e di ansia, dimostra, con il linguaggio che usa, di aver ormai perfettamente introiet-

tato l'immagine della locomotiva e di averla inserita nelle sue metafore domestiche:

- Oh - disse Phyllis - il mio cuore batte come una macchina a vapore, e proprio qui sotto la mia sciarpa.-
- Sciocchezze - disse Peter - il cuore della gente non si trova sotto la sciarpa.-
- E che mi importa? Il mio è proprio lì - disse Phyllis.
- Se vuoi parlare come un libro di poesie - disse Peter - ho il cuore in bocca, devi dire.-
- Se è per quello, il mio è in fondo ai miei stivali - disse Roberta. [Ivi, p. 123]

Ma l'operazione di addomesticamento del treno viene portata avanti anche su altri piani: esso diviene pian piano non più un oggetto misterioso e favoloso ma una macchina vista da vicino, conosciuta nel funzionamento dei suoi meccanismi (sia in seguito alla visita di Roberta alla cabina di guida sia attraverso lo studio del modellino-giocattolo che è stato riparato) e nella nomenclatura delle sue parti, attraverso le assidue lezioni impartite ai bambini da Perks:

- Impararono da lui molte cose interessanti - e fra l'altro [...] che i fanali sul davanti delle locomotive sono chiamati «luci di testa» e quelli invece sul retro dei treni «luci di coda».
- E questo dimostra - sussurrò Phyllis - che davvero i treni sono dei draghi travestiti, con vere e proprie teste e code. [Ivi, p. 65]

I treni gradualmente prendono un nome e un numero precisi e subiscono una differenziazione a seconda dei vari tipi e marche; diventano anche esseri familiari che meritano che ci si rivolga loro con il pronome personale femminile *she* invece del neutro *it* [ivi, p. 53]. I binari stesi sulle traversine possono diventare un bel gioco se ci si cammina sopra saltando [Ivi, p. 34] e una decorazione floreale in occasione di una festa di compleanno può riprodurre la stazione, i binari, i segnali, la galleria. E quando una frana sta per trasformare il paesaggio ferroviario in una scena di catastrofe i bambini ormai sono pronti a leggere la scena come un evento favoloso e non apocalittico:

Gli alberi si muovevano, non però come dovrebbero fare quando il vento soffia tra i rami, ma tutti assieme, come se fossero creature viventi che volessero scendere a piedi lungo la collina sopra la galleria.

– Si muove! – gridò Bobbie. – Oh, guardate! – e anche gli altri. È come i boschi nel *Macbeth*.–
 – È una magia –, disse Phyllis, senza fiato. – L'ho sempre pensato che le ferrovie sono incantate.–

E, alla fine, è proprio la ferrovia nella sua funzione magica che riporta la felicità, la ricchezza e la tranquillità nella famiglia di Phyllis.

I testi della letteratura infantile che utilizzano la tematica ferroviaria sono numerosissimi. Ne ricordo solo alcuni¹². Esempio mi sembra la favoletta di Graham Greene *The Little Train* (*La piccola locomotiva*, 1973)¹³. Graham Greene, come si sa, è stato anche autore di uno dei più perfetti e studiati romanzi gialli di ambientazione ferroviaria, *Stamboul Train* (*Il treno d'Istanbul*, 1932), che non ho qui analizzato solo perché si tratta di un testo notissimo. Nella favoletta egli racconta la storia di un trenino di campagna che una mattina prende l'iniziativa e parte da solo per andare a vedere il mondo:

C'era una volta un trenino che era sempre vissuto a Sbuffo Piccolo. Era nato nell'officina di fronte alla casa di Gigi Carretto, il capostazione, e da quel giorno non era mai andato oltre l'antica e tranquilla città di Sbuffo Grande, dove la sua piccola linea ferroviaria si incrociava con la linea principale. [...] A un certo punto il nostro trenino incrociò anche un direttissimo che passava a grande velocità e lo chiamò: «Come stai, vecchio mio?» gli chiese. Ma il direttissimo correva troppo per potersi accorgere di lui. [Ediz. 1976, pp. 6 e 14]

Il trenino sale su una montagna e alla fine arriva in una brutta città industriale. Fumo dappertutto:

Il trenino terrorizzato chiuse gli occhi, poi li riaprì. Nessuno gli aveva mai detto che il mondo fosse così e pensò di essere arrivato in una terribile caverna popolata di mostri. [Ivi, p. 20]

Il trenino decide di tornare indietro, ma sulle rotaie non ci si può girare. È stanco, demoralizzato. Viene quasi investito da un treno espres-

¹² Non entro nel mondo ampiamente ferroviario di Gianni Rodari, autore di *Treni di filastrocche*, di filastrocche sui treni, di viaggi in trenino e anche del bel racconto *Gente in treno* [in *Il gioco dei quattro cantoni*, 1980], pp. 71-79.

¹³ Cito dalla traduzione italiana di G. Armando [ediz. 1976].

so, il quale però si commuove e aiuta il trenino, spingendolo, a tornare a casa.

Un altro testo esemplare è *The Polar Express* (*L'espresso polare*) di Chris Van Allsburg [1985], nel quale il treno svolge la funzione magico-fiabesca di trasportare un bambino, la notte della vigilia di Natale, fino al Polo nord, nella città fantasiosa in cui abitano Santa Claus e gli elfi. La città e la casa in cui vive il bambino sono immerse nel sonno e sotto la neve, quando davanti alla sua porta, con i rumori attutiti dalla neve, si ferma il treno che a grande velocità lo trasporta, insieme ad altri bambini in pigiama e vestaglia da notte, fino al Polo nord, per poi riportarlo a casa prima della mattina. Con una tipica riduzione fiabesca di alcuni ingredienti di base della letteratura fantastica (e l'uso di materiale preso dalla tradizione dei *Christmas Carols* inglesi), al treno viene riservata la funzione di mettere in comunicazione i due mondi, quello della realtà e quello del sogno e a una delle campanelle della slitta di Santa Claus viene affidato il compito di servire da oggetto mediatore fra i due mondi: il bambino la riceve in dono da Santa Claus in persona, poi la perde, attraverso un buchino nella tasca della vestaglia, nella città polare, ma alla fine la ritrova, fra i regalini sotto l'albero di Natale, con un messaggio di Santa Claus in persona. La campanella ha la capacità di emettere un suono prodigioso, che solo i bambini possono sentire.

Ma voglio citare ancora un altro testo, una filastrocca poetica che mi pare anch'essa esemplare dei procedimenti di familiarizzazione e addomesticamento del treno portati avanti dalla letteratura infantile. La filastrocca tedesca si intitola *Henriette Bimmelbahn* (*Il trenino Enrichetta*, 1963) e il suo autore si chiama James Krüss; si tratta di un testo recente, che ha dietro di sé una lunghissima tradizione nella letteratura per l'infanzia, e tanti giocattoli, trenini in miniatura, giochi e libri collegati con l'immaginario ferroviario:

Henriette heißt die nette,
alte kleine Bimmelbahn.
Henriette, Henriette
fuhr noch nie nach einem Plan.

Henriette steht so lange
auf dem Bahnhof, wie sie mag.
Und so steht sie dort auch heute
an dem schönen Sommertag.

Henriette, Henriette
wartet, bis das letzte Kind,

bis die Großen und die Kleinen
in den Zugabteilen sind.

Doch dann pfeift sie, und sie bimmelt,
rattert, knattert, dampft and faucht,
ruckelt, zuckelt, klappert, plappert,
bebt und bibbert, rollt und raucht.

Bummelt munter durch die Wiesen,
bremst und pfeift bei jeder Kuh,
bimmelt leise ihre Weise,
und die Kuh erwidert: Muh!

Gleich danach hört man ein Rufen
aus dem Brommelbeerenschlag.
Vierzehn Hasen rufen heiter:
Henriette, guten Tag!

Wenn die Blumenwiesen kommen
an der Straße hinterm Wald,
macht die alte Henriette,
macht das Bimmelbähnchen halt.

Denn dort steigen alle Kinder
aus den Zugabteilen aus,
pflücken Klee für die Kaninchen
und für Oma einen Strauß.

Bimmelimm, dann geht die Glocke,
und ein jedes kommt gerannt,
und die alte Henriette
zuckelt weiter über Land.

Henriette, Henriette
rattert fort mit klipp und klapp,
und sie liefert in den Dörfern
jedes Kind getreulich ab.

Alle Omas, alle Opas
rufen fröhlich: Gott sei Dank!
Nehmen Kinder, Körbe, Koffer
und die Blumen in Empfang.

Doch die alte Henriette
ruckelt müde, zuckelt matt,
bimmelt leise ihre Weise
und rollt heimwärts in die Stadt.

Henriette si chiama la piccola, / gentile locomotiva. / Henriette, Henriette / marcia sempre senza piano. // Henriette si ferma in stazione / tutto il tempo che le piace. / Ci sta ferma anche oggi / che è una bella giornata d'estate. // Henriette, Henriette / aspetta fin quando l'ultimo bimbo / sia esso grande o sia invece piccino / abbia occupato nello scompartimento il suo posto. // E adesso fischia e scampanella, / strepita, crepita, sbuffa e stantuffa, / trotta, galoppa, schicchera, schiacchiera, / tremola, sfrigola, rotola, fumiga. // Tutta vispa scampanella nei prati, / frena e fischia ad ogni mucca, / poi scampanella piano di nuovo, / e la mucca risponde: muuu! // Subito dopo si sente un richiamo / da un bel cespuglio di more. / Sono quattordici allegri leprotti, / che dicono a Henriette: buongiorno! // Quando arrivano i prati fioriti, / sulla strada lungo il bosco, / fa uno stop la vecchia Henriette, / si ferma la piccola locomotiva. // Scendono allora dalle carrozze / tutti i bambini nel prato, / colgono il trifoglio per i conigli / e un mazzolino per la nonna. // Din din, ecco fa la campana, / giungono i bimbi tutti di corsa, / e la vecchia Henriette / via galoppa in mezzo ai campi. // Henriette, Henriette / corre corre e bum e bam, / e fedele nel villaggio / riconsegna tutti i bimbi. // Tutti i nonni e tutte le nonne / gridano lieti: Dio sia lodato! / Prendono bimbi, cesti e borse / e i fiori portati in regalo. // Lei invece, la vecchia Henriette / trotta stanca, galoppa spossata, / piano piano scampanella / torna verso casa in città. [Ediz. 1971]

4. Mi sembra che si spieghi proprio con l'improvvisa intrusione di una dimensione fiabesca e infantile nel suo immaginario dominato dalla forte opposizione ideologica contro i simboli della modernità una pagina curiosa di *Sea and Sardinia* (*Mare e Sardegna*, 1921) di D.H. Lawrence¹⁴. Dopo essersi, come abbiamo visto in molti dei suoi scritti e romanzi, allineato con la posizione di Ruskin (e Hardy) e aver collegato i treni, le ferrovie, le macchine con la deturpazione del paesaggio e la fine della vita tradizionale in Inghilterra e nel mondo, giunto in Sardegna, davanti ai trenini locali, che non violentano il paesaggio, si arrampicano sulle colline anziché attraversarle con i trafori, corrono su e giù allegramente fra il mare e i paesini sui monti, Lawrence ricorre, per la rappresentazione, ai toni della favola animalesca:

I vari treni erano accucciati a fianco a fianco nella stazione di smistamento, e si fecero lunghissime chiacchierate prima che si partisse finalmente! Ma com'era magnifico poi correre nella chiara mattina verso il cuore della Sardegna, sul piccolo treno che ci era così familiare. Viaggiavamo ancora in terza, con alquanto disgusto degli impiegati della stazione di Mandas. Dap-

¹⁴ Cito, con qualche lieve correzione, dalla bella traduzione di Giuliana De Carlo ed Elio Vittorini [ediz. 1961].

prima, campagna abbastanza aperta, con i soliti lunghi speroni di monti dai fianchi ripidi, ma non alti. E dal nostro trenino guardavamo la campagna, i monti, le valli. Lontano, su un basso pendio, si scorgeva una piccola città. Se non fosse stato per il suo aspetto compatto, fortificato, avrebbe potuto essere una città della regione collinosa dell'Inghilterra meridionale. Un uomo della nostra carrozza si sporse dal finestrino con un panno bianco in mano, come per annunciare il proprio arrivo a qualcuno, nella città lontana. Il vento agitava il panno bianco, la città lontana scintillava, piccola e sola nel suo incavo. E il trenino correva via.

Era abbastanza comico a vedersi. Salivamo sempre, e i binari si curvavano in larghi tornanti. Così che, guardando dal finestrino, con stupore vedevamo ogni tanto un trenino correre di fronte a noi, in direzione divergente, con grandi sbuffi di vapore. Ma no, era la nostra piccola locomotiva che si affrettava su una curva, molto avanti. Eravamo un treno piuttosto lungo, tutto carri merci davanti, con la sola eccezione delle nostre due carrozze passeggeri agganciate dietro. Perciò la locomotiva ci compariva sempre davanti tutta affannata, come un cane che scappa oltre e torna e gira intorno, mentre noi seguivamo in coda alla sottile fila di carri merci.

È straordinario come questa piccola locomotiva se la cava sulle salite continue e ripide, e come emerge bravamente sul crinale. È una curiosa ferrovia; mi piacerebbe sapere chi l'ha fatta. Corre, il trenino, su per monti e giù per valli, gira curve improvvise con la massima indifferenza. Non fa come i veri treni, quelli normali, che brontolano in profonde trincee e strisciano con gran fumo e puzzo in gallerie; no, corre su per i monti ansimando come un cagnolino, si dà un'occhiata intorno e parte in un'altra direzione, trascinandoci dietro tranquillamente. È molto più divertente del sistema a gallerie e trincee. [Ediz. 1961, pp. 276 s.]

5. Si collocano su una linea di sviluppo non molto diversa le molte trascrizioni surrealistiche dei temi dell'immaginario ferroviario. Cito solo due esempi: l'uno dal romanzo di Gabriel García Márquez *Cien años de soledad* (*Cent'anni di solitudine*, 1967)¹⁵, l'altro dal romanzo di Ermanno Cavazzoni *Il poema dei lunatici* (1987).

Del romanzo di García Márquez tutti ricorderanno le pagine in cui viene descritto l'arrivo a Macondo della modernità con il treno, l'elettricità, il telegrafo, il cinema, il grammofofono (la fotografia era già arrivata, magicamente, quando lo zingaro Melquíades era comparso con la macchina fotografica a lastre e aveva cercato di catturare, in un dagherrotipo, anche l'immagine di Dio). L'episodio, gustosissimo, è basato sull'effetto

¹⁵ Cito, con qualche correzione, dall'edizione italiana a cura di Rosanna Campra [1987].

della meraviglia e sulla trascrizione, in chiave surrealistica e fiabesco-ossessiva, di immagini che già conosciamo:

All'inizio dell'inverno, però, una donna che era andata a lavare i panni al fiume nell'ora della calura fece urlando di corsa la via principale in un allarmante stato di agitazione.

«Arriva» trovò il fiato di spiegare, «un affare spaventoso come una cucina che si trascina dietro un paese».

E contemporaneamente il villaggio fu scosso da un fischio accompagnato da echi spaventosi e un ansito immane. Durante le settimane precedenti si erano viste squadre di operai sistemare traversine e rotaie, ma nessuno vi aveva badato, pensando tutti che fosse un'ennesima trovata degli zingari tornati ancora una volta con la loro secolare e ormai screditata fiera di zuffoli e bolle per vantare chissà quale stronzetto intruglio di giulebbati geni gerosolimitani. Ma quando si ripresero dal turbamento causato da sibili e sbuffi, tutti gli abitanti scesero in strada e riconobbero Aureliano Triste che salutava con la mano dalla locomotiva, e incantati videro arrivare con otto mesi di ritardo il primo treno inghirlandato di fiori. L'innocente treno giallo che tante incertezze e verità, e tante lusinghe e sventure, e tanti cambiamenti, calamità e nostalgie avrebbe in seguito portato a Macondo.

Abbagliata da tante e tali meravigliose invenzioni, la gente di Macondo non sapeva da dove cominciare a sbalordirsi. [Ediz. 1987, pp. 787 s.]

Nel romanzo picaresco e surreale di Ermanno Cavazzoni *Il poema dei lunatici* (1987) c'è, fra le tante invenzioni narrative e ossessioni favolistiche, l'episodio spassoso dell'incontro del protagonista-narratore, il lunatico Savini, con un personaggio curioso e balzano, di nome Nestore, il quale è sposato con una vaporiera. Siamo nelle stesse aree letterarie padane dove Guccini e altri cantautori hanno reinventato le storie americane delle locomotive. Quella inventata da Cavazzoni è la più straordinaria, tra le tante trasformazioni teromorfiche della vaporiera che abbiamo incontrato:

Io non so che cosa mi piacesse di quella vaporiera, allora. Forse è perché io non me ne intendo di donne e di queste faccende di fare l'amore. Quando eravamo dei fidanzati semplici, non aveva una forza così eccezionale, o non me la faceva sentire, credo.

Io mi ricordo che diceva «mio bel Nestorino», e emetteva un fiato particolare di questi momenti e una traspirazione esclusiva di lei, che era come un vapore di un locomotore.

Io non conoscevo più bene chi era in questi momenti; era una specie di caldaia a vapore e aveva una forza inumana. Io credo che il principio fosse comunque quello della caldaia a vapore, perché entrava in pressione e cresceva

di temperatura, e allora io ero un povero stantuffo nelle sue mani. Io credo che dentro per un po' anche bollisse, e avesse bisogno di questo come di un decompressore.

Io non so se le sembro un esagerato, signor ispettore.

La vaporiera mi è anche piaciuta nel periodo della mia gioventù, perché era una donna un po' grande che si faceva ammirare. [...]

Lei aveva queste rotaie che finivano sopra il divano e io proprio pensavo che salivo sul treno e le bruciava dentro la carbonella in una specie di fornace che doveva avere da qualche parte, per fare il vapore. Poi non ci vedevo neanche più mentre lei fischiava con la sua sirena a vapore. Era come proprio se avesse una sirena a vapore o una valvola, io non so, per la sicurezza della pressione. [1987, pp. 39 s.]

Il lettore può immaginare quali straordinarie ed esilaranti variazioni Cavazzoni riesca a trarre dall'invenzione della moglie-vaporiera.

L'esaltazione futurista: il treno come uno dei simboli della modernità

Le pagine famosissime sulla macchina e sulla velocità, scritte da Filippo Tommaso Marinetti per il *Manifesto di fondazione del Futurismo* (1908, uscito a Parigi sul «Figaro» il 20 febbraio 1909 e poi via via nelle altre lingue)¹ combinano insieme, significativamente, le immagini della macchina per eccellenza dell'Ottocento, la locomotiva ferroviaria, con quelle della nuova macchina del Novecento, l'automobile; così come combinano insieme immagini di officine automobilistiche e gallerie ferroviarie (cui si aggiungeranno via via, nei testi futuristi, immagini di hangar per aerei, centrali elettriche, uffici telegrafici).

Avevamo vegliato tutta la notte – i miei amici ed io – sotto lampade di moschea dalle cupole di ottone traforato, stellate come le nostre anime, perché come queste irradiate dal chiuso fulgore di un cuore elettrico. [...] Un immenso orgoglio gonfiava i nostri petti, poiché ci sentivamo soli, in quell'ora, ad esser desti e ritti, come fari superbi o come sentinelle avanzate, di fronte all'esercito delle stelle nemiche, occhieggianti dai loro celesti accampamenti. Soli coi fuochisti che s'agitano davanti ai forni infernali delle grandi navi, soli coi neri fantasmi che frugano nelle pance arroventate delle locomotive lanciate a pazza corsa, soli cogli ubriachi annaspanti, con un incerto batter d'ali, lungo i muri della città. [...] Udimmo subitamente ruggire sotto le finestre gli automobili famelici.

– Andiamo, diss'io; andiamo, amici! Partiamo! Finalmente, la mitologia e l'ideale mistico sono superati Noi stiamo per assistere alla nascita del Centauro e presto vedremo volare i primi Angeli! [...]

Noi canteremo le grandi folle agitate dal lavoro, dal piacere o dalla sommosa; canteremo [...] le stazioni ingorde, divoratrici di serpi che fumano; le officine appese alle nuvole pei contorti fili dei loro fumi; [...] le locomotive dall'ampio petto, che scalpitano sulle rotaie, come enormi cavalli d'acciaio imbrigliati di tubi, e il volo scivolante degli aeroplani, la cui elica garrisce al ven-

¹ Cito i manifesti, F. T. Marinetti, *Teoria e invenzione futurista* [ediz. 1983].

to come una bandiera e sembra applaudire come una folla entusiasta. [Ediz. 1983, pp. 7-11]

Il tema, già affrontato in alcuni dei testi scritti dal Marinetti prefuturista, a volte, come nel poema *Le Démon de la Vitesse* (*Il demone della velocità*, 1902)², con un'evidente scontentezza per i limiti e la passività del viaggio in treno e un desiderio invece di avere a disposizione tipi di veicoli più veloci e più direttamente governabili, come l'automobile e l'aeroplano, ritorna comunque anche in altri manifesti del futurismo: per esempio nel manifesto *La nuova religione-morale della velocità*, uscito nel 1916, che rovescia completamente la posizione ideologica rispetto a quelle dominanti in precedenza e rappresenta in modo entusiastico l'esperienza del viaggio in treno, veloce e lungo una linea retta, con il paesaggio che corre fuggendo fuori dal finestrino, tradizionalmente considerata perturbante:

Sentieri tortuosi, strade che seguono l'indolenza dei fiumi e girano lungo le schiene e i ventri disuguali delle montagne, ecco le leggi della terra. Mai linea retta; sempre arabeschi e zigzag. La velocità dà finalmente alla vita umana uno dei caratteri della divinità: *la linea retta*.

[...] Imitiamo il treno e l'automobile che impongono a tutto ciò che esiste lungo la strada di correre con velocità identica in senso inverso, e destano in tutto ciò che esiste lungo la strada lo spirito di contraddizione, cioè la vita. La velocità del treno costringe il paesaggio attraversato a dividersi in due paesaggi giranti in senso inverso alla sua direzione. [Ivi, p. 130 e p. 135]

Il tema della velocità e del movimento, proposto dai futuristi come soggetto centrale e scommessa formale dell'arte moderna del Novecento³, rinnova profondamente l'immaginario ferroviario nella letteratura, nella poesia e nelle altre forme di espressione artistica in tutti i paesi europei e d'America. Nelle mostre dei pittori futuristi italiani, tenute con grande rumore e scandalo nelle varie capitali europee, nelle manifestazioni e nelle conferenze di quegli anni fu richiamata spesso l'attenzione degli artisti e del pubblico sul tema dei treni, delle automobili, delle macchine, del movimento nella città moderna. Basta pensare, oltre che ai manifesti, a quadri come *Città che sale* (1910-11) di Boccioni, *Velocità d'automobile* e *Automobile in corsa* (1913, in parecchie versio-

² Lo si legge in F. T. Marinetti [ediz. 1983], pp. 181-221.

³ Su questo argomento si trovano buone informazioni nei libri seguenti: G. Pampaloni-M. Verdone [1977]; *Manifesti, proclami, ecc. ecc.*, a cura di L. Caruso [1980]; A. C. Hanson [1983]; *Futurismo e futurismi* [1986].

ni) di Balla, *Souvenirs de voyage* (1910-11), *Automobile in corsa* (1912-13), *Nord-Sud* (1912) e *Treno nella città* (1913) di Severini, *Dinamismo di un'automobile* (1912-13) e *Treno in corsa nella notte* (1910) di Russolo.

Il fenomeno non riguarda soltanto le avanguardie artistiche, i loro manifesti e i loro esperimenti letterari e figurativi, ma gradualmente riguarda tutta quanta la produzione letteraria e la costituzione stessa dell'immaginario. La modernità esecrata, osannata, respinta, propagandata è ormai parte dell'esperienza collettiva.

Mi limito a disegnare un breve panorama del fenomeno. Per la Germania basta forse soltanto che io citi, oltre ad alcuni quadri e disegni famosi come *Eisenbahn bei Murnau* (*Ferrovia a Murnau*, 1909) di Wassily Kandinskij, *Gaskessel und Vorortbahn* (*Serbatoi di gas e ferrovia suburbana*, 1913) di Ernst Ludwig Kirchner, *Aq. 37. Industriegebiet* (*Aq. 37. Area industriale*, 1920) di Kurt Schwitters o *Großes Eisenbahnbild* (*Grande quadro di ferrovia*, 1920) di László Moholy-Nagy, alcune poesie di celebrazione della locomotiva, della velocità, della tecnica ferroviaria, del macchinismo. Fra le molte composte su soggetti ferroviari in quel periodo da poeti come Gottfried Benn, Georg Heym o Alfred Wolfenstein⁴, preferisco citarne una di Ernst Stadler e l'altra di Gerrit Engelke.

La lirica di Stadler fu pubblicata nel 1913 nella rivista espressionista «Die Aktion», raccolta in volume nel 1914 e da allora è stata frequentemente inserita nelle antologie della poesia espressionistica tedesca e come tale considerata esemplare dei temi e dei modi stilistici di quel periodo.

Fahrt über die Kölner Rheinbrücke bei Nacht

Der Schnellzug tastet sich und stößt die Dunkelheit entlang.

Kein Stern will vor. Die ganze Welt ist nur ein enger, nachtumschienter Mienengang,

Darein zuweilen Förderstellen blauen Lichtes jähe Horizonte reißen: Feuerkreis

Von Kugellampen, Dächern, Schloten, dampfend, strömend .. nur sekundenweis ..

Und wieder alles schwarz. Als führen wir ins Eingeweid der Nacht zur Schicht.

Nun taumeln Lichter her .. verirrt, trostlos vereinsamt .. mehr.. und sammeln sich.. und werden dicht.

⁴ Un'ampia trattazione si trova in Mahr [1982], pp. 192 ss.

Gerippe grauer Häuserfronten liegen bloß, im Zwielflicht bleichend, tot –
 etwas muß kommen .. o, ich fühl es schwer
 Im Hirn. Eine Beklemmung singt im Blut. Dann dröhnt der Boden plötzlich
 wie ein Meer:
 Wir fliegen, aufgehoben, königlich durch nachtentrissne Luft, hoch übern
 Strom. O Biegung der Millionen Lichter, stumme Wacht,
 Vor deren blitzender Parade schwer die Wasser abwärts rollen. Endloses
 Spalier, zum Gruß gestellt bei Nacht!
 Wie Fackeln stürmend! Freudiges! Salut von Schiffen über blauer See! Be-
 stirntes Fest!
 Wimmelnd, mit hellen Augen hingedrängt! Bis wo die Stadt mit letzten Häu-
 sern ihren Gast entläßt.
 Und dann die langen Einsamkeiten. Nackte Ufer. Stille. Nacht. Besinnung.
 Einkehr. Kommunion. Und Glut und Drang
 Zum Letzten, Segnenden. Zum Zeugungsfest. Zur Wollust. Zum Gebet.
 Zum Meer. Zum Untergang.

Viaggio sul ponte del Reno a Colonia di notte

Il diretto va a tastoni e cozza contro le tenebre. / Nessuna stella vuol farsi
 vedere. L'intero mondo è soltanto una stretta galleria percorsa dai binari
 della notte. / Là dentro alcuni pozzi illuminati da luce blu lacerano d'im-
 provviso l'orizzonte: un circolo di fuochi / fatto di globi di luce, abbaini,
 camini, fumanti, stillanti.. solo per pochi secondi.. e di nuovo tutto è nero.
 Come se andassimo nelle viscere della notte verso il turno in miniera. / Ora
 oscillano le luci.. smarrite, tristemente solitarie.. numerose.. e si radunano..
 e diventano fitte. / Scheletri di grigie facciate di case stanno scoperte,
 sbiancate nella penombra, morte–qualcosa deve succedere.. oh, lo sento
 pesare / nel cervello. Un senso di oppressione mi canta nel sangue. Poi
 rintrona il pavimento del treno d'improvviso come un mare: / voliamo, sol-
 levati in buone mani, principescamente attraverso l'aria strappata della not-
 te, alti sopra il fiume. O curvatura dei milioni di luci, guardia muta, / da-
 vanti alla cui luccicante parata le acque pesantemente scorrono verso il ma-
 re. Spallette infinite, poste a saluto nella notte! / Impetuose come fiaccole!
 Gioiose! Cannonate a salve dalle navi sopra il mare blu! Feste stellate! /
 Piagnucolando, spinte con occhi luminosi! Fin dove la città con le ultime
 case congeda i suoi ospiti. / E poi le lunghe solitudini. Rive spoglie. Calma.
 Notte. Sensi svegli. Raccoglimento. Comunione. E ardore e anelito / sino
 alla fine, alla benedizione. Fino alla festa dell'accoppiamento. Alla voluttà.
 Alla preghiera. Al mare. Al tramonto. [Citato in Minaty, 1984, p. 172]

La poesia alla locomotiva scritta nel 1912 da Gerrit Engelke non ap-
 partiene invece alla letteratura alta e ufficiale. Engelke era un imbian-
 chino, che si avvicinò alla poesia con l'intenzione di dare espressione al

ritmo della nuova Europa e di rappresentare gli oggetti della tecnica e della natura con una programmatica ingenuità:

Il segreto della creazione poetica sta in questo, che il poeta grazie alla sua capacità di immedesimazione sappia raggiungere più inconsapevolmente che con intenzione lo stesso grado di vibrazioni ritmiche che hanno in sé gli oggetti rappresentati, come per esempio una locomotiva, un albero, un cuore umano⁵.

La poesia di Engelke sulla locomotiva ha caratteristiche sue proprie e specifiche, data la peculiarità dell'autore, e tuttavia ricorda aspetti dell'espressionismo e della «neue Sachlichkeit»:

Lokomotive

Da liegt das zwanzigmeterlange Tier,
 Die Dampfmaschine,
 Auf blankgeschliffener Schiene
 Voll heißer Wut und sprungbereiter Gier –
 Da lauert, liegt das langgestreckte Eisen-Biest –
 Sieh da: wie Öl- und Wasserschweiß
 Wie Lebensblut, gefährlich heiß
 Ihm aus den Radgestängen: den offenen Weichen fließt.
 Es liegt auf sechzehn roten Räder-Pranken,
 Wie fiebernd, langgeduckt zum Sprunge
 Und Fieberdampf stößt röchelnd aus den Flanken.
 Es kocht und kocht die Röhrenlunge –
 Den ganzen Rumpf die Feuerkraft durchzittert,
 Er ächzt und siedet, zischt und hackt
 Im hastigen Dampf- und Eisentakt, –
 Dein Menschenwort wie nichts im Qualm zerflittert.
 Das Schnauben wächst und wächst –
 Du stummer Mensch erschreckst –
 Du siehst die Wut aus allen Ritzen gären –
 Der Kesselröhren-Atemdampf
 Ist hochgewühlt auf sechzehn Atmosphären:
 Gewalt hat jetzt der heiße Krampf:
 Das Biest es brüllt, das Biest es brüllt,
 Der Führer ist in Dampf gehüllt –
 Der Regulatorhebel steigt nach links:
 Der Eisen-Stier harrt dieses Winks!:
 Nun bafft vom Rauchrohr Kraftgeschnauf:

⁵ Citato in Mahr [1982], p. 206.

Nun springt es auf! nun springt es auf!

Doch:

Ruhig gleiten und kreisen auf endloser Schiene
Die treibenden Räder hinaus auf dem bläuernden Band.
Gemessen und massig die kraftangefüllte Maschine,
Der schleppende, stampfende Rumpf hinterher –

Dahinter – ein dunkler – verschwimmender Punkt –
Darüber – zerflatternder – Qualm –

Locomotiva

Laggiù si stende la belva lunga venti metri / la macchina a vapore / su binari levigati e tirati a lucido / piena di caldo furore e di bramosia pronta allo sfogo / Laggiù attende, giace allungata la bestia d'acciaio. / Guardala: vedi come sudore di olio e di acqua / simile al sangue vitale, rischiosamente caldo / le cola dai tiranti delle ruote: dai fianchi aperti. / Giace su sedici zampe-ruote rosse, / come febbricitante, troppo a lungo impedita a slanciarsi / e sudando dalla febbre scuote rantolando i fianchi. / Bollono e ribollono i condotti-polmoni / la forza del fuoco fa vibrare tutto quanto il corpo, / esso geme e ribolle, sibila e sutrimpella / con un ritmo affrettato di vapore e di ferro, / la tua parola umana come nulla svola via in vapore. / L'ansito cresce e cresce / tu uomo ammutolito hai paura / vedi l'empito fremere da tutte le fessure. / Il vapore del fiato come bramito della caldaia / è stato aizzato fino a sedici atmosfere: / lo spasimo caldo ha ora preso violenza: / la bestia mugghia, la bestia mugghia, / il macchinista è avvolto nel vapore / la leva del regolatore sale a sinistra: / il toro di acciaio attende con ansia questo cenno! / ora sbaffa dallo sbuffo forte del fumaio: / ora si slancia! ora si slancia! // Ecco: / tranquille scivolano e girano su binari infiniti / le ruote che spingono sulla strada luccicante. / Compassata e pesante la macchina piena di forza, / con il corpo strisciante e beccheggianti che le vien dietro // dietro un punto scuro... che sfuma / sopra un fumo che vola via. [Citato in Minaty, 1984, pp. 165 s.]

Quanto alla Francia, non va dimenticato, anzitutto, che in un testo esemplare del simbolismo estetico di fine Ottocento, *À rebours* (*Controcorrente*, 1894) di Huysmans, tutto costruito sulla esaltazione claustrofobica di un interno, penetra non solo il fischio sfiatato della minuscola ferrovia Parigi-Sceaux che arriva attutito fino alle orecchie del protagonista Des Esseintes; ma c'è anche, nelle riflessioni estetiche dello stesso Des Esseintes, un passo famoso che rovescia i tradizionali valori contrapposti di natura e artificio, e per esprimere la noia e la monotonia stucchevole della natura e per esaltare invece la creatività nuova dell'artificio

meccanico, vengono messi a confronto la donna, creazione della natura, e la locomotiva, creatura di plastica bellezza inventata dall'uomo:

Esiste forse quaggiù un essere concepito nelle gioie della fornicazione ed uscito dalle doglie di una matrice, il cui modello sia più abbagliante, più perfetto delle due locomotive in servizio sulle ferrovie del Nord?

L'una, la Crampton, un'adorabile bionda dalla voce squillante, dalla taglia imponente e delicata imprigionata in uno scintillante busto di rame, dalle mosse elastiche e nervose di gatta: una bionda azzimata e dorata, d'una straordinaria grazia, d'una grazia che incute spavento allorché irrigidendo i muscoli d'acciaio, grondando dai caldi fianchi sudore, mette in moto l'immenso rosone della snella ruota e, prepotente di vita, s'avventa in testa alle rapide e alle maree.

L'altra, la Engerth, una maestosa e fosca bruna, dal grido sordo e rauco, dalle reni possenti prese in una corazza di ghisa; mostruoso animale dalla cri-niera scarmigliata di negro fumo, che poggia su sei tozze coppie di ruote, quale tremenda forza sviluppa, allorché, facendo tremare la terra, rimorchia, greve e massiccia, il pesante codazzo delle sue mercanzie!

Indarno cerchereste fra le fragili beltà bionde e le maestose beltà brune, tipi di delicata sveltezza e di terrificante forza che reggano al confronto. Senza tema di smentita, lo si può proclamare: nel suo genere l'uomo non è riuscito men bene del Dio nel quale crede. [Ediz. 1980, p. 39]

Va ricordato poi che un poeta come il fiammingo di lingua francese Emile Verhaeren, ancora in pieno periodo simbolista, aveva dato espressione a un amore al tempo stesso affascinato e inorridito per la vita moderna e i suoi luoghi emblematici: le città, le macchine, i treni, e nell'importante poemetto *La Ville* (*La città*, 1890) aveva dato grande rilievo, nel paesaggio tentacolare, ai treni. Cito, del poemetto, l'inizio e un brano che riguarda da vicino il paesaggio ferroviario:

Tous les chemins vont vers la ville
 Du fond des brumes
 Là-bas, avec tous ses étages
 Et ses grands escaliers, et leurs voyages
 Jusques au ciel, vers de plus hauts étages
 Comme d'un rêve, elle s'exhume.
 Là-bas,
 Ce sont des ponts tressés en fer
 Jetés, par bonds, à travers l'air;
 Ce sont des blocs et des colonnes
 Que dominant des faces de gorgonnes;
 Ce sont des tours sur des faubourgs,

Ce sont des toits et des pignons,
 En vols pliés, sur les maisons;
 C'est la ville tentaculaire
 Debout
 Au bout des plaines et des domaines.
 [...]
 Par au-dessus, passent les cabs, filent les roues,
 Roulent les trains, vole l'effort
 Jusqu'aux gares, dressant, telles des proues
 Immobiles, de mille en mille, un fronton d'or.
 Les rails ramifiés rampent sous terre
 En des tunnels et des cratères
 Pour reparaître en réseaux clairs d'éclairs
 Dans le vacarme et la poussière.
 C'est la ville tentaculaire.
 [...]

Tutte le strade portano verso la città

Dal fondo delle brume / laggiù, con tutti piani / e le scalinate, e i loro slanci
 / sino al cielo, verso i piani più alti / simili a quelli di un sogno, essa compare.
 / Laggiù, / ci sono ponti intrecciati di ferro / lanciati, a balzi, traverso l'aria,
 / ci sono blocchi e colonne / che dominano come facce di Gorgona; / ci sono
 torri sui viali / ci sono tetti e pignoni, / piegati come per prendere il volo, sulle
 case; / c'è la città tentacolare / ritta / all'estremità delle pianure e dei campi.
 // [...] // Sotto passano i cab, filano le ruote / marciano i treni, vola ogni slan-
 cio / fino alle stazioni, che innalzano, come prue / immobili, a ogni miglio di
 distanza, un frontone d'oro. / Le rotaie ramificate strisciano sotto terra / den-
 tro a tunnel e crateri / per riapparire a sprazzi in percorsi all'aperto / in mezzo
 al baccano e alla polvere. / È la città tentacolare [...] [1908, pp. 9-12]⁶.

Grande importanza ebbero, proprio in Francia, i tentativi poetici e i manifesti di Marinetti a cui ho accennato: essi fecero molto rumore. È vero che non è poi così facile trovare, nelle avanguardie francesi del momento, dichiarazioni significative sui treni e le ferrovie, a parte qualche spunto in Apollinaire⁷. E tuttavia il generale cambiamento di opinioni e

⁶ Su Verhaeren e il suo rapporto quasi ossessivo, e anche ambiguo, con i treni, su molti suoi testi, sull'influsso che egli ha ricevuto da René Ghil si veda il capitolo a lui dedicato nel libro di Marc Baroli [1964], pp. 267-94.

⁷ Significativa è l'ammissione contenuta in un articolo scritto nel 1916 in polemica con Marinetti e intitolato *La nouvelle religion de la vitesse* (*La nuova religione della velocità*): «Al posto della Divinità voi dite velocità [...]. È vero d'altronde che i mezzi di locomozione, il movimento, hanno modificato il nostro modo di sentire, gli hanno dato un pretesto eccellente per rinnovarsi» (Apollinaire [1955], p. 219).

di atmosfera lo si avverte in gran parte dei prodotti letterari, anche francesi, del periodo.

Notevoli mutamenti nei modi in cui il treno viene pensato e rappresentato si avvertono ormai in molti scrittori, fra cui in modo assai originale in Valéry Larbaud, che si sforzò di elaborare i temi della dolcezza di vivere, dell'esperienza cosmopolita, della confortevolezza del viaggio in treno in un libro che ebbe una notevole fortuna e che si presenta come un'immaginaria raccolta di poesie, appunti di viaggio e racconti attribuiti a un autore americano: A.O. Barnabooth, alter ego del vero autore. Il ricco viaggiatore, esteta e cosmopolita, grande *viveur*, si sente a suo agio e gode la vita solo quando viaggia in un treno di lusso. Come ha osservato Marc Baroli:

Il treno è il simbolo della sua esistenza, e ne è al tempo stesso la parte privilegiata, la sola costante in mezzo a continui cambiamenti. Come tanti altri viaggiatori in treno Barnabooth ama sfiorare tutte le vite possibili con il desiderio di parteciparvi. Vede passare paesi e cittadine oltre il vetro del suo vagone panoramico e gli dispiace di non potersi fermare definitivamente e umilmente. Ma questo suo dispiacere rimane platonico e rende semmai ancora più acuto l'amore dell'inafferrabile, che si concentra per esempio su una figura di donna intravista in una stazione durante una fermata, chiaramente irraggiungibile. [1964, p. 347]⁸

Il testo a cui è consegnato in modo più chiaro ed entusiastico l'amore per il treno di Barnabooth (o del suo alter ego Larbaud) compare nelle *Oeuvres complètes (Opere complete)* di A.O. Barnabooth [in Larbaud, *Oeuvres*, 1957] e si intitola *Ode*:

Prête-moi ton grand bruit, ta grande allure si douce,
Ton glissement nocturne à travers l'Europe illuminée,
O train de luxe! et l'angoissante musique
Qui bruit le long de tes couloirs de cuir doré,
Tandis que derrière les portes laquées, aux loquets de cuivre lourd,
Dorment les millionnaires.
Je parcours en chantonnant tes couloirs
Et je suis ta course vers Vienne et Budapesth,
Mélant ma voix à tes cent mille voix,
O Harmonika-Zug!

J'ai senti pour la première fois toute la douceur de vivre,

⁸ Su Valéry Larbaud e i treni si possono vedere le osservazioni di Baroli [1964], pp. 346-50 e quelle di Hoeges [1985], pp. 51-53.

Dans une cabine du Nord-Express, entre Wirballen et Pskow.
 On glissait à travers des prairies où des bergers,
 Au pied de groupes de grands arbres pareils à des collines,
 Étaient vêtus de peaux de moutons crues et sales...
 (Huit heures du matin en automne, et la belle cantatrice
 Aux yeux violets chantait dans la cabine à côté.)
 Et vous, grandes glaces à travers lesquelles j'ai vu passer la Sibérie et les
 monts du Samnium,
 La Castille âpre et sans fleurs, et la mer de Marmara sous une pluie tiède!

Prêtez-moi, ô Orient-Express, Sud-Brenner-Bahn, prêtez-moi
 Vos miraculeux bruits sourds et
 Vos vibrantes voix de chanterelle;
 Prêtez-moi la respiration légère et facile
 Des locomotives hautes et minces, aux mouvements
 Si aisés, les locomotives des rapides,
 Précédant sans effort quatre wagons jaunes à lettre d'or
 Dans les solitudes montagnardes de la Serbie,
 Et, plus loin, à travers la Bulgarie pleine de roses...

Ah! il faut que ces bruits et que ce mouvement
 Entrent dans mes poèmes et disent
 Pour moi ma vie indicible, ma vie
 D'enfant qui ne veut rien savoir, sinon
 Espérer éternellement des choses vagues.

Prestami il tuo gran rumore, il tuo portamento così dolce, / la tua capacità di
 scivolare di notte attraverso l'Europa illuminata, / o treno di lusso! e la mu-
 sica angosciante / che rimbomba lungo i tuoi corridoi di cuoio dorato, / men-
 tre dietro le porte laccate, che hanno chiavistelli di rame dorato, / dormono
 i milionari. / Io percorro canticchiando i tuoi corridoi / e seguo la tua corsa
 verso Vienna e Budapest, / mescolando la mia voce alle tue centomila voci
 / o Harmonika-Zug! // Ho sentito per la prima volta tutta la dolcezza di vi-
 vere, / in una cabina del Nord-Express, fra Wirballen e Pskov. / Si scivolava
 attraverso praterie su cui dei pastori, / sotto a gruppi di grandi alberi come
 sotto a colline, / erano vestiti di pelle di montone rozza e sporca... / (Erano
 le otto di mattina in autunno, e la bella cantante dagli occhi color viola can-
 tava nella cabina accanto.) / E voi, grandi finestre, traverso cui ho visto pas-
 sare la Siberia / e i monti del Sannio, / la Castiglia aspra e senza fiori, e il mar
 di Marmara sotto una pioggia tiepida! // Prestatemi, o tu Orient-Express,
 Sud-Brenner-Bahn, prestatemi / i vostri miracolosi rumori sordi e / le vostre
 voci vibranti di cantarello; / prestatemi il respiro leggero e facile / delle lo-
 comotive alte e sottili, dai movimenti / così agili, le locomotive dei rapidi, /
 che precedono senza sforzo quattro vagoni gialli dalle lettere d'oro / nelle so-
 litudini montagnose della Serbia, / e, più lontano, nella Bulgaria piena di ro-
 se... // Ah! bisogna che questi rumori e questo movimento / entrino nelle mie

poesie e dicano / per me la mia vita indicibile, la mia vita / di fanciullo che nulla vuol sapere, se non / sperare eternamente cose remote. [Ediz. 1957, pp. 44 s.]

È evidente, in questo testo, l'influsso (anche nel metro e nella dizione) della poesia di Walt Whitman, e in particolare della poesia che abbiamo letto *To a Locomotive in Winter*; del tutto nuova è però la trascrizione estetistica del piacere del viaggio in treno e della velocità.

Non molto diverso, anche se i temi sono piuttosto quelli dell'avventura, i modi quelli dell'avanguardia e il valore poetico molto più alto, è un famoso testo di Blaise Cendrars, la *Prose du Transsibérien et de la petite Jeanne de France* (*Prosa della Transiberiana e della piccola Jeanne di Francia*, 1913). Dedicato ai musicisti, nato da intense frequentazioni poetiche e artistiche (fra cui artisti di origine russa) negli ambienti dell'avanguardia parigina, e da viaggi e avventure, il testo racconta in una prosa poetica spesso di sapore whitmaniano un viaggio in Russia, del quale sono protagonisti, oltre al poeta, il treno stesso e una giovane prostituta incontrata in treno, alla quale si sovrappone simbolicamente il personaggio di Giovanna d'Arco. Mi limito a citarne alcuni passi, in cui il poeta si abbandona ai ricordi, accompagnato dai rumori e sobbalzi del treno, oppure in cui alle sensazioni disordinate e sincopate del viaggio si alternano le domande spaurite della piccola Jeanne:

Et pourtant, et pourtant
 J'étais triste comme un enfant
 Les rythmes du train
 La «moëlle chemin-de-fer» des psychiatres américains
 Le bruit des portes des voix des essieux grinçant sur les rails congelés
 Le ferlin d'or de mon avenir
 Mon browning le piano et les jurons des joueurs de cartes dans le
 compartiment d'à coté
 L'épatante présence de Jeanne
 L'homme aux lunettes bleues qui se promenait nerveusement dans le
 couloir et qui me regardait en passant
 Froissis de femmes
 Et le sifflement de la vapeur
 Et le bruit éternel des roues en folie dans les ornierès du ciel
 Les vitres sont givrées
 Pas de nature!
 Et derrière, les plaines sibériennes le ciel bas e les grandes ombres des
 Taciturnes qui montent et qui descendent [...]

«Dis, Blaise, sommes-nous bien loin de Montmartre?»

Non mais...
[...]
Nous sommes les culs-de-jatte de l'espace
Nous roulons sur nos quatre plaies
On nous a rogné les ailes
Les ailes de nos sept péchés
Et tous les trains sont les bilboquets du diable
Basse-cour
Le monde moderne
La vitesse n'y peut mais
Le monde moderne
Les lointains sont par trop loin
Et au bout du voyage c'est terrible d'être un homme avec une femme.
[...]
Effeuille la rose des vents
Voici que bruissent les orages déchaînés
Les trains roulent en tourbillon sur les réseaux enchevêtrés
Bilboquets diaboliques
Il y a des trains qui ne se rencontrent jamais
D'autres se perdent en route
Les chefs de gare jouent aux échecs
Tric-trac
Billard
Caramboles
Paraboles
La voie ferrée est une nouvelle géométrie
Syracuse
Archimède
Et les soldats qui l'égorèrent
Et les galères
Et les vaisseaux
Et les engins prodigieux qu'il inventa
Et toutes les tueries
L'histoire antique
L'histoire moderne
[...].
Quand on voyage on devrait fermer les yeux
Dormir
J'aurais tant voulu dormir
Je reconnais tous les pays les yeux fermés à leur odeur
Et je reconnais tous les trains au bruit qu'ils font
Les trains d'Europe sont à quatre temps tandis que ceux d'Asie sont à
cinq ou sept temps
D'autres vont en sourdine sont des berceuses
Et il y en a qui dans le bruit monotone des roues me rappellent la prose

lourde de Maeterlinck
 J'ai déchiffré tous les textes confus des roues et j'ai rassemblé les
 éléments épars d'une violente beauté
 Que je possède
 Et qui me force.
 [...]

Eppure, eppure / ero triste come un bimbo / Il ritmo del treno / la ferrovia
 eccitante degli psichiatri americani / Il rumore delle porte delle voci degli as-
 sali che stridono sulle rotaie congelate / la monetina d'oro del mio avvenire
 / la mia browning il piano / le bestemmie dei giocatori di carte nello scom-
 partimento accanto / la presenza stupefacente di Jeanne / l'uomo con gli oc-
 chiali blu che passeggiava nervosamente nel corridoio e mi guardava passan-
 do / fruscio di donne / e il fischio del vapore / e il rumore eterno delle ruote
 in stato di follia nelle carreggiate del cielo / i vetri sono brinati / non per na-
 tura! / e dietro, le pianure siberiane il cielo basso e le grandi ombre dei Ta-
 citurni che salgono e scendono / [...] «Dimmi, Blaise, siamo molto lontani da
 Montmartre?» / No, ma... [...] noi siamo i mutilati senza gambe dello spazio
 / corriamo sulle nostre quattro ferite / ci hanno tarpato le ali / le ali dei nostri
 sette peccati / e tutti i treni sono i bilboquet del diavolo / cortile o pollaio /
 il mondo moderno / la velocità non può farci niente / il mondo moderno / le
 lontananze sono troppo lontane / e alla fine del viaggio è terribile, essere un
 uomo con una donna. / [...] Sfoglia la rosa dei venti / ascolta rumoreggiare
 le tempeste scatenate / i treni marciano in un vortice sopra una rete di linee
 aggrovigliata / bilboquets diabolici / ci sono treni che non si incontrano mai
 / altri si perdono per strada / i capistazione giocano a scacchi / a tric trac / a
 biliardo / alla carambola / alle parabole / la strada ferrata è una nuova geo-
 metria / Siracusa / Archimede / e i soldati che lo sgozzarono / e le galere / e
 i vascelli / e le macchine prodigiose ch'egli ha inventato / e tutti gli ammaz-
 zamenti / la storia antica / la storia moderna / [...] Quando si viaggia si do-
 vrebbero chiudere gli occhi / dormire / io avrei tanto voluto dormire / rico-
 nosco tutti i paesi a occhi chiusi dal loro odore / e riconosco tutti i treni dal
 rumore che fanno / i treni d'Europa marciano al tempo di quattro misure
 mentre quelli dell'Asia a cinque o a sette misure / altri camminano in sordina
 sono ninnenanne / e ce ne sono che per il rumore monotono mi ricordano la
 prosa pesante di Maeterlinck / Ho decifrato tutti i testi confusi delle ruote e
 ho raccolto gli elementi sparsi di una bellezza violenta / che ora possiedo / e
 che mi possiede. [B. Cendrars, 1963, pp. 27-34]

In Francia si incontreranno anche, più tardi, alcuni esperimenti di poe-
 sia di tipo iconico che, volendo esprimere, magari solo per gioco, la totale
 identificazione di treno e forma del linguaggio, rappresentano, un po' per
 ironia un po' per divertimento, nella loro stessa forma sulla pagina una
 locomotiva, un vagone, dei binari, una stazione. È il caso, per esempio, di

alcune poesie figurative di Pierre Albert-Birot, come *Train* (Treno), o *La Joie des sept couleurs* (La gioia dei sette colori), che sono state successivamente raccolte [1967] e di cui un critico francese, Jean Gérard Lapacherie, ha tentato un'analisi semiologica [1985].

Non mi soffermo sulla situazione russa e sovietica, se non per dire che il tema vi ha avuto un notevole sviluppo, come risulta dagli studi specializzati⁹.

Quanto all'Inghilterra, voglio ricordare che, in occasione della famosa mostra di Londra dei pittori futuristi italiani nel marzo 1912, tenuta con grande rumore e scandalo presso la Sackville Gallery, e in genere in occasione delle molte mostre e conferenze futuriste di quegli anni, fu richiamata l'attenzione degli artisti e del pubblico inglesi sul tema dei treni, delle automobili, delle macchine, del movimento nella città moderna. Il tema del treno e della velocità, che era trattato nei quadri dei futuristi, si impose, divenne quasi un elemento simbolico di riconoscimento per quel tipo di pittura, trovò imitatori anche presso artisti inglesi, come Christopher Nevins, autore di un *Departure of the Train de Luxe* (Partenza del treno di lusso, 1913).

Gli artisti e scrittori di Londra (Ezra Pound, Wyndham Lewis), che raccolsero e rilanciarono in quegli anni il messaggio dell'avanguardia futurista e poi lo rielaborarono fondando movimenti propri (anzitutto il vorticism), accettarono almeno inizialmente l'invito a lanciare nell'arte i temi della macchina e del movimento e a tentarne la rappresentazione attraverso la resa della dinamicità e della simultaneità. Essi espressero, anche, qualche perplessità e, pur assorbendo molti dei motivi allora lanciati, cercarono di battere vie proprie. È caratteristica la posizione di Wyndham Lewis¹⁰, che non mancò di sottolineare quel che di ingenuo c'era nell'infatuazione marinettiana per la macchina e l'automobile, e di far notare come tale ingenuità risaltasse ancor più in Inghilterra, dove la presenza delle macchine era ormai ampia e diffusa. In *Automobilism* (pubblicato nel 1914) egli scrisse ironicamente:

Nel suo manifesto alla nazione inglese una settimana fa [Marinetti] ha osato

⁹ Segnalo soltanto un numero speciale di «Semiotiké», il n. 21 del 1987 dedicato alla poesia simbolista, contenente un articolo generale di Jurij Lotman sul simbolismo, uno di Y. G. Taivyan sul simbolismo del treno e uno di R. D. Timenchick sul simbolismo della tranvia nella poesia russa. Segnalo anche lo studio di Alexander Flaker [1982].

¹⁰ Su di lui e sul futurismo e vorticismismo inglesi sono da vedere i saggi di G. Cianci, P. Cipolla, P. Ardizzone in *Futurismo/Vorticismismo* [1979], V. Gioè [1982], F. Jameson [1979] e G. Cianci (a cura di) [1982].

dare consigli in faccende di arte. Ci ha raccomandato soprattutto di stare in punta di piedi e gridare: «Urrà per le automobili!». [...]

L'ovvia risposta a tutto questo è che non c'è nulla di nuovo in simili proclami, che gli inglesi sono perfettamente capaci di badare alla propria intrepidezza fisica e che essi non hanno bisogno che arrivi un milanese profetico a dirgli che le automobili corrono veloci, o sono divertenti, perché se ne sono già accorti da soli.

Lo straordinario amore infantile dei latini per le invenzioni meccaniche, gli aeroplani, le macchine e cose simili è un fenomeno familiare per chi abbia vissuto in Francia o in Italia. [...]

Ora, l'Inghilterra praticamente ha inventato questa civiltà di cui il signor Marinetti è venuto a parlarci con tanta oratoria. Quando l'Italia era ancora un pantano di intrighi frequentato dai Borgia, l'Inghilterra stava indossando l'armatura brillante ed elettrica del mondo moderno e inviando le sue invenzioni e il nuovo spirito per tutta l'Europa e l'America¹¹.

Effettivamente le esperienze del vorticismismo e delle avanguardie moderniste inglesi, muovendosi nelle direzioni variamente suggerite da personaggi come Pound, Lewis e Hulme, si differenziarono da quelle futuriste proprio su questo punto: nel preferire modi di espressione artistica di tipo astratto, geometrico e metafisico e nel considerare il futurismo continentale troppo legato all'esperienza del flusso veloce, della resa del movimento come tale, nonostante tutto dipendente dal realismo e dall'impressionismo precedenti la modernità. A queste prese di posizione contro il facile, e superficiale, entusiasmo dei futuristi italiani per la macchina, la velocità, la città in movimento probabilmente non fu estraneo un filone di pensiero e di gusto assai forte nella storia della cultura e dei movimenti artistici inglesi, portato a cogliere tutte le novità del moderno, ma anche poco convinto dei facili trionfi dell'industrialismo (e tendenzialmente portato semmai ad apprezzare l'oggetto di produzione artigianale, tipo *Art and Crafts*, oppure la macchina nella bellezza delle sue linee sobrie, nella sua funzionalità, ecc. ecc.).

Ciò non toglie che i temi della macchina e della velocità della comunicazione non affiorino continuamente negli scritti dell'avanguardia inglese di quel tempo, non siano a volte esplicitamente rivendicati nei documenti programmatici e soprattutto non producano campi metaforici assai fecondi nelle opere e negli scritti dei protagonisti.

Il manifesto, per esempio, del vorticismismo, pubblicato su «Blast» nel 1914, rivendica un'arte adatta alla grande Londra industriale e mercan-

¹¹ Wyndham Lewis, *Automobilism*, «The New Weekly», 20 giugno 1914, riprodotto in *Futurismo/Vorticismismo* [1979], pp. 129-31.

tile, alla Londra esaltata da Marinetti come la città più futurista d'Europa, alla Londra capitale di una nazione cui si deve il grande balzo nella modernità tecnologica:

1. Il mondo moderno è dovuto quasi interamente al genio anglosassone – la sua apparizione e il suo spirito.
2. Le macchine, i treni, i piroscafi, tutto ciò che distingue esternamente il nostro tempo, è venuto molto più da questo paese che da qualsiasi altro luogo¹².

Wyndham Lewis, la mente più lucida e interessante (anche se tormentata e contraddittoria) dei movimenti inglesi d'avanguardia, percepì molto bene sia i meriti sia i limiti del futurismo e degli altri movimenti sia l'eccezionale spirito del momento. Rievocò questa atmosfera nei suoi scritti autobiografici (si notino le metafore ricavate dalla visione di un mondo abitato da macchine vive e animalesche, locomotive potenti come draghi):

L'Europa era piena di scuotimenti e ansiti titanici – una nuova arte stava fiorendo per celebrare o annunziare una nuova età. [Ediz. 1967, p. 253]

Non è un caso che Fredric Jameson, il maggior studioso, insieme con Giovanni Cianci, dell'opera di Wyndham Lewis, abbia sentito il bisogno, per descrivere le soluzioni formali e stilistiche della scrittura di Lewis, di ricorrere all'immagine della locomotiva:

Lo stile di Lewis [...] esplode violentemente nel tessuto dei suoi romanzi come un fischio di locomotiva, lacerandoli secondo la propria volontà. [1979, p. 25]

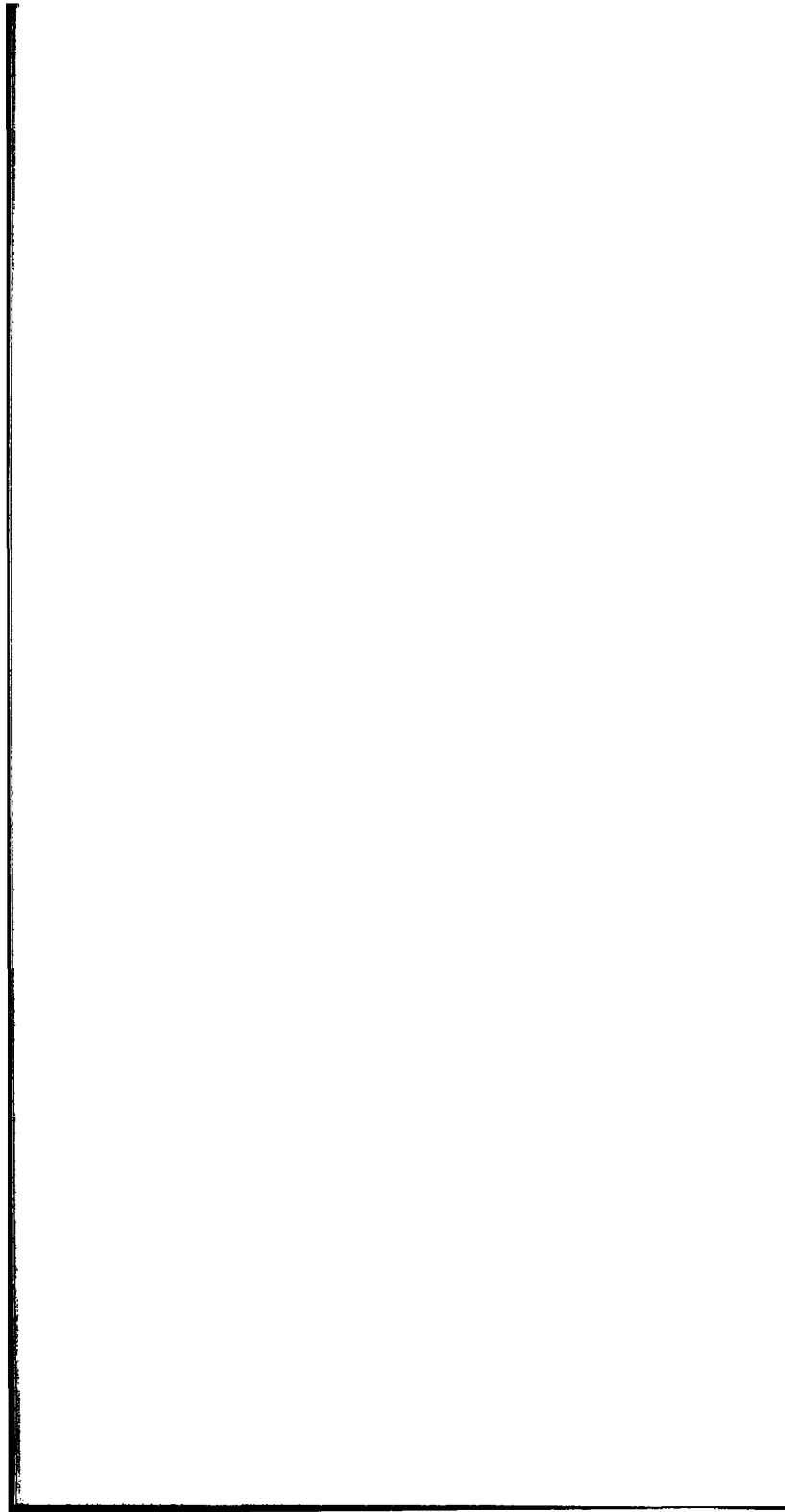
E in America? In America il cambiamento era in atto da tempo: la ferrovia, protagonista riconosciuta di grandi fatti e sconvolgimenti sociali come l'industrializzazione del paese, la guerra civile e la conquista del West, era ormai potentemente al centro dell'immaginario collettivo. La voce forte di Whitman e via via quella di tanti altri, della letteratura alta e di quella popolare, aveva ormai preparato il terreno alla celebrazione della locomotiva e dei suoi trionfi. In una delle grandi realtà metropo-

¹² «Blast. Review of the Great English Vortex», n. 1, 20 giugno 1914, pp. 39 s., citato in G. Cianci, *Futurismo e avanguardia inglese: Il primo Pound tra imagismo e vorticismismo*, in *Futurismo/Vorticismo* [1979], p. 39.

litane tumultuose ed emblematiche si levava la voce di Carl Sandburg, che cantava, nel 1914, Chicago, la sua città:

Hog Butcher for the World,
Tool Maker, Stacker of Wheat,
Player with Railroads and the Nation's Freight Handler;
Stormy, husky, brawling,
City of the Big Shoulders [...]

Macellatrice di maiali per il mondo, / fabbricatrice di strumenti, immagazzinatrice di grano, / tu che giochi con le ferrovie e tratti le merci delle nazioni, / burrascosa, robusta, chiassosa, / città dalle spalle grosse. [Foerster, 1957, p. 1334].



I luoghi del viaggio e dell'attesa.
Il fischio del treno nella città pirandelliana

Faccio un ultimo sondaggio sulla presenza della tematica ferroviaria nella letteratura moderna: tento di applicare le ipotesi storico-critiche e i modelli di analisi e interpretazione che ho elaborato studiando la letteratura europea dell'Ottocento e del primo Novecento all'opera novellistica di Luigi Pirandello, che prendo come esempio di produzione italiana della modernità novecentesca.

Treni, ferrovie, stazioni, sale d'attesa hanno un posto centrale nel mondo pirandelliano (e ciò hanno esattamente intuito i fratelli Taviani, quando nel loro film *Kaos* [1984] hanno inserito l'episodio dell'arrivo in treno del vecchio scrittore al suo paese, con la stazione, i calessini in attesa, ecc. ecc.). Si tratta, per un intellettuale dell'Italia meridionale tra fine Ottocento e Novecento, di un dato essenziale, geografico e sociologico a un tempo. Di viaggi in treno fra il paese e le capitali era ed è fatta la vita di scrittori come Verga e Capuana, De Roberto e Pirandello, Alvaro e Brancati, Vittorini e Sciascia, e infatti il tema del treno compare spessissimo nella loro narrativa.

Ma in Pirandello il tema prende una ricchezza di significati che va ben al di là dei dati sociologici o di paesaggio. La tradizione potente dell'ideologia antimodernista, che rappresenta il mondo ferroviario come luogo di lacerazioni individuali, sociali e naturali, continua a operare in lui, ma ormai non può fare a meno di caricarsi delle necessarie contraddizioni. L'immaginario ferroviario è attivato in quasi tutti i suoi elementi. I nuovi modi della rappresentazione, con le loro potenzialità funzionali e le possibili ampie connotazioni simboliche, sono utilizzati in maniera personale e inseriti dentro l'ampio e intricato sistema semantico di un intero universo narrativo.

Ho preso come campione, per una rapida analisi, il *corpus* delle *Novelle per un anno*, composte fra il 1894 e il 1936¹. Ho escluso dal discorso

¹ I rinvii sono alle novelle, indicate con il titolo e la data di composizione, e all'edi-

i suoi romanzi, anche se, in quasi tutti, a cominciare da *L'esclusa*, e con in posizione centrale *Il fu Mattia Pascal* – basta rileggere il capitolo «Cambio treno» – il tema che mi interessa è presente e non di rado con una funzione strutturante della narrazione. Ho fatto questa scelta per avere un *corpus* omogeneo e compatto su cui lavorare.

Dalla mia schedatura risulta che il tema è presente con abbondanza e continuità nelle novelle di Pirandello e distribuito con equilibrio nei diversi generi di narrazione da lui praticati. Il treno compare con le solite caratteristiche di macchina potente che trascina dietro di sé i vagoni e che fa la sua comparsa in stazione, secondo un preciso rituale, annunciato dall'«avvisatore elettrico», dalla «cornetta del casellante», dal fischio, dalla sua rumorosa sonorità, dallo sbattere degli sportelli e dal nome del luogo gridato dai ferrovieri.

La «imponenza rumorosa e violenta» del treno si accompagna, in Pirandello, con connotazioni tendenzialmente negative e perturbanti. Può capitare, in *Nenia* (1901), che un bambino, mescolando un po' di tono fiabesco, un po' di tono didattico, un po' di gioco degli indovinelli (probabilmente ricavati dal suo sussidiario), corregga così il signore salito all'ultimo momento sul treno con la fretta tipica di chi ha temuto di perderlo:

Il treno non si può mica perdere. Cammina solo, con l'acqua bollita, sul *bi-ranio*. Ma non è una caffettiera. Perché la caffettiera non ha ruote e non può camminare. [I, p. 613]

e ottenga in questo modo un effetto di addomesticamento ed esorcizzazione.

Ma più spesso le connotazioni negative sono esplicite. Il treno ha dentro una «furia» che lo fa correre, è nero e «lugubre», si muove nella notte, «affumica», sparisce nel buio, nelle tenebre, nei tunnel. Esso «trasci-

zione critica a cura di Mario Costanzo [1985-90], con indicazione del volume e delle pagine. Fra le novelle di Pirandello, diciannove (su circa duecentotrenta, il diciassette per cento) contengono il tema del treno o della ferrovia, o della stazione: la prima è del 1894, l'ultima del 1936. Eccone l'elenco: *Se...* (1984), *Nenia* (1901), *Con altri occhi* (1901), *La balia* (1903), *Sua maestà* (1904), *La buon'anima* (1904), *Va bene* (1905), *L'altro figlio* (1905), *Lo scaldino* (1905), *Il professor Terremoto* (1910), *Notte* (1912), *La veste lunga* (1913), *Il treno ha fischiato...* (1914), *Berecche e la guerra* (1914), *Quando si comprende* (1918), *La morte addosso* (1918), *Jeri e oggi* (1919), *Niente* (1922), *Una giornata* (1936). Di queste, sei sono novelle siciliane, sei sono novelle romane, sette hanno per contenuto lo spostamento dei personaggi qua e là per l'Italia o si svolgono in un luogo imprecisato e simbolico.

na» i suoi vagoni e i personaggi che vi stanno dentro. Il narratore e i personaggi pirandelliani, nei loro pensieri e nei loro discorsi, tendono, inevitabilmente, a personificare il treno. È come un essere vivente, che «si scrolla» e «ansima» e «fischia». Con una ripresa delle condanne ideologiche e uno sfruttamento delle connotazioni metaforiche, simboliche e mitologiche attribuite al treno dall'immaginario letterario ottocentesco, Pirandello, in *Notte* (1912), immagina che i suoi personaggi, viaggiatori sradicati, angosciati, sperduti di notte in una stazioncina di smistamento, reagiscano così al «fischio lamentoso del treno in corsa nella notte»:

Ognun d'essi stava lì forse a pensare che le brighe umane non han requie neanche nella notte; e, siccome soprattutto nella notte appajon vane, prive come sono delle illusioni della luce, e anche per quel senso di precarietà angosciata che tien sospeso l'animo di chi viaggia e che ci fa vedere sperduti su la terra, ognun d'essi, forse, stava lì a pensare che la follia accende i fuochi nelle macchine nere, e che nella notte, sotto le stelle, i treni correndo per i piani bui, passando strepitosi sui ponti, cacciandosi nei lunghi trafori, gridano di tratto in tratto il disperato lamento di dover trascinare così nella notte la follia umana lungo le vie di ferro, tracciate per dare uno sfogo alle sue fiere smanie infaticabili. [I, p. 580]²

Il treno trascina dietro di sé i vagoni (quelli pieni di velluti della prima classe, quelli «lerci» della seconda e della terza) e dentro i vagoni trascina i personaggi delle novelle di Pirandello, ciascuno verso il suo destino umano e narrativo. Dalla piccola stazione siciliana trascina con sé gli emigranti che vanno a prendere il transatlantico, la balia che va a Roma a stare con la famiglia borghese di origine siciliana, la maestrina, il soldato, l'intellettuale che tenta l'avventura sul continente. Da una stazione all'altra d'Italia il treno trascina con sé i soldati che vanno alla guerra, i genitori che vanno a dare l'ultimo saluto ai soldati in partenza per la carneficina del fronte, i professori, gli impiegati, i funzionari del nuovo Stato unitario che vengono trasferiti da una caserma, da una scuola, da un ufficio all'altro. Trascina e sradica, e lascia dietro di sé sogni e illusioni. Le ruote del treno ritmano, come già quelle della carrozza nel grande monologo interiore di Anna Karenina avviata a morire sotto un treno, i pensieri della ragazza suicida e quelli dell'intellettuale sradicato e frustrato:

Volse un'ultima occhiata alla fiammella fumolenta, che vacillava e quasi ve-

² Ho messo in *corsivo* l'allitterazione che lega fra loro alcune parole-chiave del brano.

niva a mancare agli sbalzi della corsa, per l'olio caduto e guazzante nel vetro concavo dello schermo, e chiuse gli occhi con la speranza che il sonno, per la stanchezza del lungo viaggio (viaggiava da un giorno e una notte), lo togliesse all'angoscia nella quale si sentiva affogare sempre più, man mano che il treno lo avvicinava al luogo del suo esilio.

Mai più! mai più! mai più! Da quanto tempo il fragor cadenzato delle ruote gli ripeteva nella notte queste due parole?

Mai più, sì, mai più, la vita gaja della sua giovinezza, mai più, là tra i compagni spensierati, sotto i portici popolosi della sua Torino. [Ivi, p. 577]

Non ci sono descrizioni troppo esplicite, ma lo sfondo ambientale, l'assetto stesso narrativo e topologico delle novelle dimostrano che in Pirandello c'era una coscienza acuta del mutamento. Il treno, la ferrovia hanno mutato il rapporto fra i vari luoghi e le varie regioni d'Italia, determinato l'abbandono dei campi («A Farnia, – grida il vecchio Jaco Spina in *L'altro figlio* [1905, II, p. 34] – ormai, siamo rimasti noi soli: vecchi, femmine e bambini. E ho la terra e me la vedo patire. Con un solo pajo di braccia che posso fare? E ne partono ancora, ne partono! Pioggia in faccia e vento alle spalle, dico io. Si rompano il collo, maledetti!»), hanno aperto fori neri nelle montagne, hanno inserito un nuovo polo d'attrazione e di attività nelle città: da una parte l'antico centro, dall'altra la nuova stazione, e spesso una lunga strada, un lungo viale che li connettono, e, di conseguenza, un generale e non sempre positivo riassetto urbanistico e sociale.

A Roma, nella capitale, la stazione si è inserita dentro l'antico tessuto urbano, accanto alle Terme di Diocleziano, vicino a San Lorenzo, e ha creato attorno a sé un nuovo quartiere, di commerci, luoghi di divertimento, gente spostata, viaggiatori sperduti. Le linee ferroviarie, tutt'attorno alla città, hanno diviso quartieri, creato nuove periferie. Pirandello stesso ha cercato rifugio, con la sua famiglia e con le disgrazie private da nascondere, in uno di questi quartieri periferici.

Della situazione urbanistica romana, e del rapporto fra città e campagna, si ha un'eco in *Berecche e la guerra* (1914):

Berecche abita in una traversa remota in fondo a via Nomentana.

In quella traversa appena appena tracciata e ancor senza fanali sorgono soltanto tre villini, a manca, costruiti di recente; a destra è una siepe campestre che cinge terreni ancora da vendere e da cui spira, nell'umidor della sera, un fresco odore di fieno falciato. [...]

Ci si sta come in campagna; e come in campagna aperta si sente nel silenzio il fragorio lontano dei treni notturni. Dietro il cancello dei villini, a ogni ru-

mor di passi, i cani s'avventano con furibondi latrati. Ma almeno Berekche può godersi un po' d'aperto, davanti, e la quiete.

Dalle quattro finestre a pianterreno può vedere in un'ampia plaga di cielo le stelle, con le quali conversa a lungo le notti nei suoi ozii di tranquillo pensionato. Le stelle e la luna, quando c'è. E, sotto la luna, i pini e i cipressi di Villa Torlonia. Ha un pezzo di giardinetto anche lui, di sua esclusiva pertinenza, con una fontanella, il cui chioccolio nei notturni silenzi gli è caro.

Ma la moglie, ahimé, le due figliole che gli son rimaste in casa, l'unico figlio maschio, già studente di lettere all'Università, la serve, e ora anche il fidanzato della maggiore delle figliuole, non sentono affatto la poesia della solitudine, del cielo stellato, della luna sopra i cipressi e i pini della villa patrizia, e sbuffano o sbadigliano lamentosamente come cani affamati, al monotono, perpetuo chioccolio di quella deliziosa fontanella. Sembra loro di star come relegati, in esilio. Ma Berekche – metodo, metodo, metodo – tien duro, e ha rinnovato l'affitto per tre anni. [III, pp. 578 s.]

C'è, nel modo in cui Pirandello presenta il treno e il viaggio ferroviario, una certa ambiguità. Egli, della gran macchina rumorosa e sferragliante, isola, con un'interessante operazione metonimica e simbolizzante, un elemento: quello del fischio. Vien da pensare a Gogol, per il procedimento, e a vari elementi, anche pirandelliani, della teoria del comico; ma la scelta è significativa anche dal punto di vista del tipo di percezione a cui rimanda, nell'universo antropologico pirandelliano, e da quello dei modelli culturali e letterari a cui rinvia; è anche, con questa concentrazione su un dettaglio, un'operazione letteraria che si inserisce nelle esperienze della modernità.

Il fischio è «lamentoso» e in più di un testo viene connesso, per operazione analogica, con l'abbaiare e il gemere dei cani, randagi e affamati, nella notte. Il fischio rompe d'improvviso la quiete di una vita che scorre, introduce un rapporto con un altro mondo, lontano.

Cosa annuncia quel fischio? Nella maggior parte dei casi annuncia qualcosa di sgradevole, di alieno. In *Se...* (1894) il protagonista si appiaglia al fischio del treno per sfuggire allo sguardo fisso di un avventore di un caffè, la cui vista lo turba, ma poi, inseguendo i pensieri suscitati dal fischio, si dà «a immaginare tutte le seccature d'un viaggiatore, sia che parta, sia che arrivi» [I, p. 196] – e non si accorge in questo modo di collocarsi in anticipo in una posizione contrapposta rispetto a quella di colui che lo sta fissando, poiché dal racconto dell'interlocutore si evincerà addirittura che proprio perché impedito di viaggiare, e visitare il «mondo», e perché condannato a restare a Potenza, egli ha ucciso la moglie – In *Notte* (1912), come s'è già visto, i viaggiatori sperduti in una stazione, in attesa della coincidenza, sono spinti dal «fischio lamentoso

del treno» in corsa a «pensare che le brighe umane non han requie». In *Niente* (1922) il motivo del fischio «lamentoso» del treno sembra estrinseco, una pennellata di colore di sfondo; ma a un'analisi attenta, e tenendo conto della sua presenza ossessiva nelle altre novelle, se ne può riconoscere il significato e il ruolo funzionale nella contrapposizione fra «il mondo» e la vita randagia del medico protagonista, e il posto che un tale elemento viene a prendere accanto ai temi della casa, della famiglia e alla scelta che compiono alcuni personaggi, proclamandosi dimissionari o tentando il suicidio. In *Lo scaldino* (1905), che si svolge nello stesso ambiente urbano di *Niente*, il fischio del treno è messo in rapporto con un altro personaggio dimissionario: per lui il fischio che viene dalla vicina stazione o i cani randagi che attraversano la piazza vuota dove tiene il suo chiosco di giornali, così come il dramma della donna abbandonata, o la rottura dello scaldino che gli assicura un po' di calore nelle notti invernali sono tutti elementi di un «mondo» a cui ha rinunciato; resta solo, a scaldarlo, paradossalmente il fagotto umano di una misera creatura che è stata abbandonata sulle sue ginocchia.

Ma allora, se così stan le cose, per la novella che ha questo tema come elemento centrale, richiamato anche nel titolo, *Il treno ha fischiato* (1914), e nella quale esso sembrerebbe comparire, per il disgraziato protagonista, costretto in una vita invivibile di lavoro monotono e disgrazie familiari, come annuncio di bellezze e di viaggi straordinari nei più esotici «mondi», la lettura non può essere tanto ingenua e l'interpretazione deve puntare sulla presenza di forti elementi di ambiguità. Anche qui, infatti, il fischio è «lamentoso [...] accorato». L'effetto che ha sul povero impiegato gogoliano non è di presa di coscienza, ma di alienazione. Quel che noi sappiamo di questo effetto (in particolare, la ribellione contro il capufficio, la dolce pazzia, la liberazione delle capacità espressive e metaforiche del linguaggio) ci viene comunicato da un narratore che solo apparentemente ha le caratteristiche dell'osservatore e del freddo conoscitore degli uomini. In realtà il narratore è fortemente toccato egli stesso dal fischio del treno: riferisce e filtra le esperienze del protagonista con immagini che vengono esse stesse dal mondo dei treni o dei telegrafi, si entusiasma per la banale poeticità e immaginosità del nuovo linguaggio del suo protagonista, se ne lascia contagiare, usa a sua volta (e in modo non molto razionale) le immagini inventate dal suo uomo. Questi, infatti,

[...] ora parlava di *azzurre fronti* di montagne nevose, levate al cielo; parlava di viscidì cetacei che, voluminosi, sul fondo dei mari, con la coda *facevan la virgola*. [I, p. 665]

E lui, a sua volta, quando cerca di definire la patologia del protagonista, dice:

Bisogna condurre la spiegazione là, riattaccandola a quelle condizioni di vita impossibili, ed essa apparirà allora semplice e chiara. Chi veda soltanto una coda, facendo astrazione del mostro a cui essa appartiene, potrà stimarla per se stessa mostruosa. Bisognerà riattaccarla al mostro; e allora non sembrerà più tale: *ma quale dev'essere*, appartenendo a quel mostro.
«Una coda naturalissima». [I, p. 666]³

Mi sembra, dopo questi primi elementi di analisi, di poter dire che, nonostante qualche ambiguità, Pirandello riutilizza molte delle connotazioni negative del treno tramandate dalla tradizione culturale e letteraria antindustrialista e antimacchinista dell'Ottocento. Ci aggiunge di suo un elemento ricorrente, quasi ossessivo, che collega il treno con gli sconvolgimenti sociali dei paesi e dei luoghi (anche i terremoti) e con gli sconvolgimenti psicologici dei personaggi delle sue novelle. In particolare, dal punto di vista della costruzione delle vicende e della rappresentazione delle percezioni esteriori e interiori dei personaggi, utilizza il tema del treno e della via ferrata per indicare lo sconvolgimento dei rapporti temporali e delle collocazioni spaziali di luoghi, vicende e personaggi.

Molto interessante, e abbastanza originale, mi sembra la rappresentazione che egli dà degli spazi collegati con il treno e con la ferrovia. Una funzione centrale, anzitutto, sembra averla lo scompartimento, come luogo chiuso e costretto, nel quale si vengono a trovare, assortiti dal caso e trascinati dalla forza invisibile della locomotiva, i personaggi. Siamo nella tradizione delle novelle di Maupassant e di altri autori che abbiamo incontrato, forse con un'accentuazione ulteriore: lo scompartimento diviene, in Pirandello, una specie di praticabile teatrale, un luogo dove i personaggi impersonano ruoli, istituiscono un sistema di rapporti, si raccontano storie, confrontano idee e ricordi, si confessano, si mascherano, si rivelano in lunghi monologhi, in un'atmosfera tutta particolare, a cui contribuiscono non solo l'illuminazione scarsa e l'accompagnamento del ritmo monotono delle ruote, ma anche una specie di concentrazione astratta e geometrica. I posti assegnati ai singoli personaggi acquistano un improvviso rilievo e Pirandello riferisce meticolosamente qual è il personaggio centrale, qual è quello d'angolo, quale quello che improvvisamente emerge dal buio e dal silenzio e si pone al centro della ribalta.

³ Non elaboro le connessioni, possibili ma non sostenute sino in fondo dal testo, fra il treno e il mostro con la coda.

A separare lo spazio interno dello scompartimento da quello esterno del mondo c'è, naturalmente, come in tutta la tradizione letteraria e narrativa, il finestrino che, grazie al movimento veloce del treno, crea un effetto perturbante e diviene una specie di schermo che scorre all'indietro. Ma anche nei riguardi di questo elemento c'è, in Pirandello, una qualche complessità e forse anche una certa ambiguità di significati. Anche in lui, di norma, la visione che scorre fuori dal finestrino in direzione apparentemente rovesciata sembra essere collegata con l'angoscia, lo sgomento, lo stordimento, il senso di disorientamento, di vuoto, di «tetra ambascia» che prende tutti i viaggiatori, soprattutto nei viaggi lunghi e notturni. C'è un'eccezione, ed è nella novella *Va bene* (1905), nella quale l'effetto che il guardar fuori dal finestrino e il mirare il mondo ha sul protagonista, il professor Corvara Amidei, appena il treno è uscito dalla stazione di Roma e si è avviato nella giornata primaverile e assolata in mezzo alla campagna romana, è di esaltazione, rinascita del senso della vita e della bellezza, «inebriamento».

E tuttavia l'impianto tematico generale e anche quello narrativo della novella (costruita per sezioni contrapposte, in parte come una scheda burocratica, in parte come una ricostruzione ironica di un viaggio e di un caso clinico, in parte come un rapporto di polizia) inducono a una lettura non troppo ingenua dell'episodio. L'«inebriamento» del professor Corvara Amidei sconfina ben presto nello stordimento e viene narrativamente punito come una inutile trasgressione (attraverso la caduta di una pigna sulla sua testa, mentre sta, inebriato, a godersi l'abbandono alle bellezze della natura). Ma l'ironia è impiantata nella tessitura stessa del racconto. Cosa vede il professor Corvara Amidei in un momento culminante dell'inebriante spettacolo offerto dal finestrino? Con straordinaria, improbabile precisione vede levarsi, al fragore del treno, un'allodola, che, come subito risulta chiaro, non si è levata tanto da un campo di grano quanto dal lontano ricordo libresco del misero latinuccio insegnato a scuola: *alauda est laeta*.

Ma ci sono altri spazi, altri luoghi che, connessi con il treno e la ferrovia, diventano sfondo attivo delle novelle di Pirandello. Sono la stazione ferroviaria, la grande galleria dei treni, la sala d'aspetto, il caffè della stazione. Sono, tutti quanti, per loro natura e funzione, luoghi di anonimo incontro, terra di tutti e di nessuno. Sono i luoghi del tempo sospeso, della lunga attesa, dell'appisolamento, della conversazione vuota, della luce artificiale e artificiosa (spesso illuminati per tutta la notte), della luminosità opalina, del fumo, del chiasso. Essi si contrappongono nettamente, nel sistema semantico e nella topografia pirandelliana, ai luoghi della vita tradizionale e borghese: il paese, la casa, l'ufficio, l'aula sco-

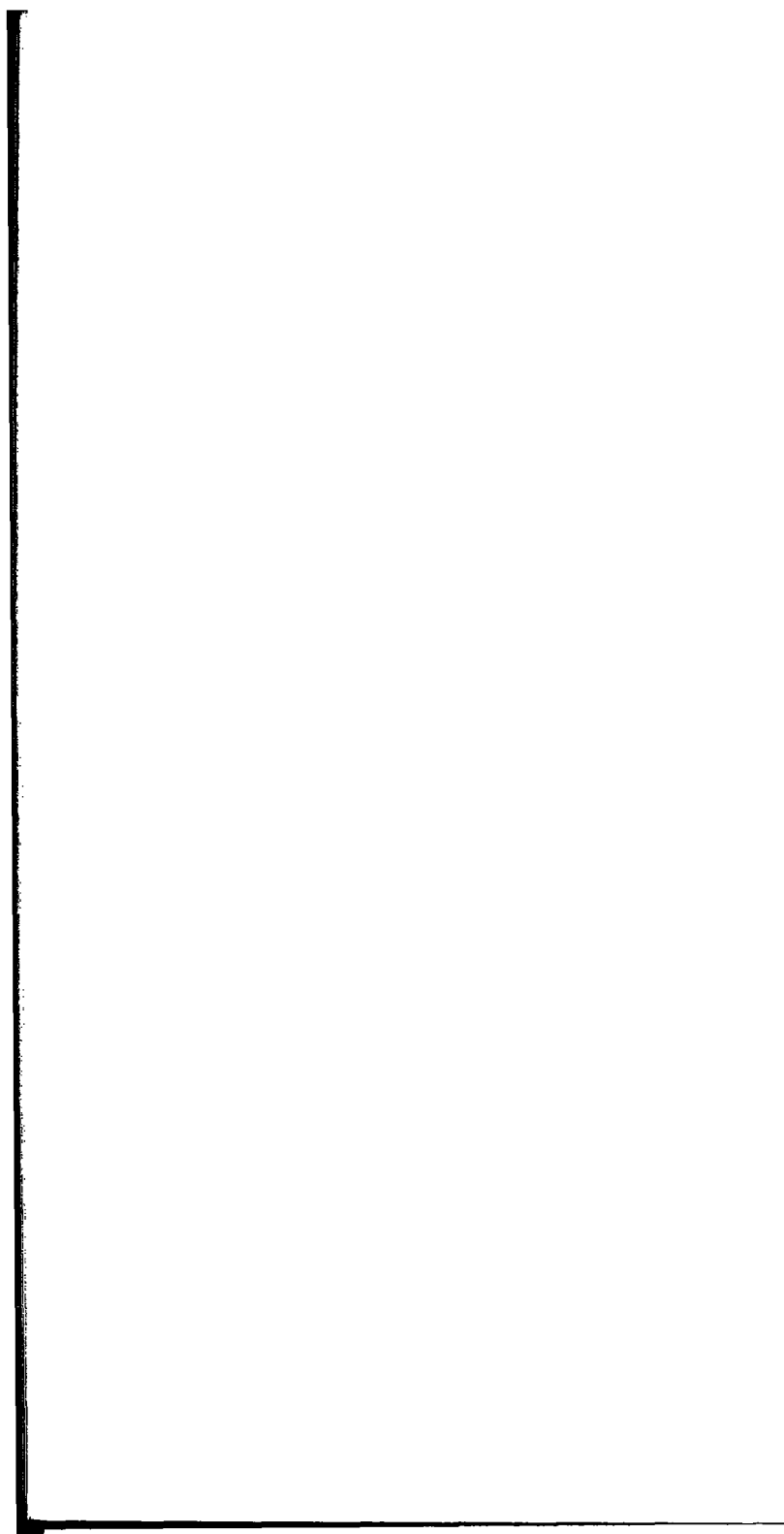
lastica. Anche qui, tuttavia, bisogna stare attenti: non è che nel sistema semantico pirandelliano, la casa e il paese siano connotati positivamente e i luoghi della fuga, del viaggio, della dispersione siano connotati negativamente. Sembra, semmai, che essi servano a mettere a nudo, a rivelare il significato vero di quegli altri luoghi che, nella coscienza comune e nel nostro immaginario tradizionale, sono invece connotati positivamente. Insomma, è come se la conversazione in uno scompartimento ferroviario, l'incontro in una sala d'aspetto o nel caffè della stazione rivelino il contenuto vero di ogni nostra esperienza, oggi.

In una novella estremamente significativa, *La morte addosso* (1918), che si svolge appunto in un caffè della stazione, il protagonista, che porta la morte addosso (cioè è ammalato di cancro, in bocca), istituisce un rapporto analogico fra alcuni di questi spazi neutri e grigi, di attesa e non appartenenza, ma dimostra anche di cercarli, di non poter vivere ormai, alla soglia della morte, che in questi luoghi. Alla serie che ho ricordato, lo scompartimento di un treno, la sala d'aspetto della stazione, il caffè, egli ne aggiunge un altro: la sala d'aspetto dello studio di un medico.

Dico, quelle sale... Ci ha fatto attenzione? Quei divani di stoffa scura, di foggia antica... quelle seggiole imbottite, spesso scompagne... quelle poltroncine. [...] Ma che effetto fa, quando poi si esce dalla visita, riattraversando la sala, il riveder la seggiola su cui poc'anzi, in attesa della sentenza sul nostro male ancora ignoto, stavamo seduti! Ritrovarla occupa da un altro cliente, anch'esso col suo male nascosto. [II, p. 58]

Basta un'analisi anche superficiale degli altri spazi in cui si svolge la vita dei personaggi pirandelliani (le case dei contadini siciliani, i palazzi della nobiltà, le villette, gli appartamenti della media e piccola borghesia urbana, gli uffici, le pensioncine per impiegati romani, i nidi d'amore, le stanze in cui vecchi paralizzati attendono la morte) per capire che tutto questo mondo – le case, gli arredamenti, gli oggetti, i vestiti – è investito da un uguale processo di spossessamento e depersonalizzazione, tutto è trasformato in una grande sala di attesa.

In uno degli ultimi racconti, che dà anche il titolo all'ultima raccolta: *Una giornata* (1936), fanno la loro comparsa l'ultimo treno e l'ultima stazione di Pirandello. Siamo nel modo di scrittura dell'«assurdo», e davanti a una storia che per certi motivi anticipa quella che anni dopo verrà raccontata da André Delvaux nel film *Un soir, un train*. Nel sogno, o incubo, del protagonista, un intero paese diviene una grande sala d'aspetto e il treno, investito di responsabilità allegoriche, diviene la macchina del tempo e il simbolo della vita.



Bibliografia

- Abrams M. H., *The Correspondent Breeze: A Romantic Metaphor*, in *English Romantic Poets. Modern Essays on Criticism*, a c. di M. H. Abrams, New York 1960, 37-52.
- Ackroyd P., *Dickens*, Londra 1990.
- Albert-Birot P., *Poésie, 1916-1924*, Parigi 1967.
- Aldcroft D. H., *Studies in British Transportation History*, Newton Abbot 1974.
- Alexis P., *E. Zola, notes d'un ami*, Parigi 1882.
- Andersen H.-C., *Reisebilder aus Schweden und England. In Schweden. Ein Besuch bei Charles Dickens*, a c. di G. Perlet, Lipsia-Weimar 1985.
- Andersen H. C., *Reisebilder aus Spanien and Portugal. In Spanien. Ein Besuch in Portugal*, a c. di G. Perlet, Lipsia-Weimar 1988.
- Apollinaire G., *Anecdotes*, Parigi 1955.
- Armand L. (a cura di), *Un siècle de chemin de fer et d'art*, catalogo dell'esposizione alla Galerie Charpentier, Parigi 1955-56.
- Arnim A. von, *Gedichte. Zweiter Teil*, a c. di H. R. Liedke e A. Anger, vol. XXII dei *Sämtliche Werke*, Tubinga 1976.
- Auerbach B., *Das Landhaus am Rhein*, Stoccarda 1869.
- Aumont J., *L'Oeil interminable*, Parigi 1989.
- Baehr S. L. *The Troika and the Train: Dialogues Between Tradition and Technology in Nineteenth-Century Russian Literature*, in *Issues in Russian Literature before 1917. Selected Papers of the Third World Conference for Soviet and East European Studies*, a c. di J. D. Clayton, Columbus (Ohio) 1989, 85-106.
- Baguley D., *Image et symbole: la tache rouge dans l'oeuvre de Zola*, «Les Cahiers naturalistes», 39 (1970), 36-41.
- Bagwell P. S., *The Transport Revolution from 1770*, Londra 1974.
- Barlettani E., *Lampo, cane viaggiatore*, Milano 1967.
- Barnes J., *Flaubert's Parrot*, Londra 1985.
- Baroli M., *Le train dans la littérature française*, Parigi 1964.

- Barthes R., *Nota introduttiva* (il cui originale francese è perduto) a E. Zola, *La bestia umana*, Milano 1976, seconda ediz. 1981, 9-12.
- Barthes R., *L'empire des signes*, Ginevra 1970 [tr. it. di M. Vallora, *L'impero dei segni*, Torino 1984].
- Bayley J., *An Essay on Hardy*, Cambridge 1978 (seconda ediz. 1981).
- Baruzzi A., *Mensch und Maschine. Das Denken sub specie machinae*, Monaco 1973.
- Bécquer G. A., *Obras completas*, a c. di J. e S. Alvarez Quintero, Madrid 1961.
- Beer G., *Darwin's Plots*, Londra 1983.
- Belli G. G., *I sonetti*, a c. di M. T. Lanza, introduzione di C. Muscetta, Milano 1965, 4 voll.
- Benjamin W., *Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit*, Francoforte 1955 [tr. it. di E. Filippini, *L'opera d'arte nell'epoca della sua riproducibilità tecnica*, Torino 1966].
- Benjamin W., *Berliner Kindheit um Neunzehnhundert*, Francoforte 1950 [tr. it. di M. Bertolini Peruzzi, *Infanzia berlinese*, Torino 1981].
- Benjamin W., *Kleine Prosa*, in *Gesammelte Schriften*, a c. di T. Rexroth, vol. IV, 1, Francoforte 1972.
- Benjamin W., *Das Passagen-Werk*, a c. di R. Tiedemann, Francoforte 1982 [tr. it. di G. Agamben, *Parigi capitale del XIX secolo. I Passages di Parigi*, Torino 1986].
- Benso C. conte di Cavour, *Scritti di economia 1835-1850*, a c. di F. Sirugo, Milano 1962.
- Berengo Gardin P. (a cura di), *Ferrovie italiane. Immagini del treno in 150 anni di storia*, Roma 1988.
- Beyrer K., «Mythus vom Dampf» – *Untergang der Poesie?, e Fazilität der Kommunikation: Die Eisenbahn in Literatur in Industriezeitalter, eine Ausstellung des Deutschen Literaturarchivs im Schiller – Nationalmuseum Marbach am Neckar*, a c. di P.-P. Schneider e altri, Marbach 1987, 2 voll.
- Bizzoni A., *L'onorevole*, Milano 1895.
- Boito C., *Senso. Storielle vane*, a c. di R. Bertazzoli, Milano 1990.
- Borie J., *Zola et les mythes, ou de la nausée au salut*, Parigi 1971.
- Bortolotti L., *Viabilità e sistemi infrastrutturali*, in *Storia d'Italia Einaudi. Annali*, vol. VIII: *Insedimenti e territorio*, a c. di C. De Seta, Torino 1985, 287-366.
- Botkin B. A. - Harlow A. F., *A Treasury of Railroad Folklore. The Stories, Tall Tales, Traditions, Ballads and Songs of the American Railway Man*, New York 1953.

- Boumelha P., *Thomas Hardy and Women: Sexual Ideology and Narrative Form*, Brighton 1982.
- Bradbury R., *R is for Rocket*, New York 1962.
- Brookner A., *Misalliance*, Londra 1986.
- Brooks M. V., *John Ruskin and Victorian Architecture*, New Brunswick 1987.
- Burd V. A. (a cura di), *The Ruskin Family Letters*, Ithaca (N.Y.) 1973.
- Butler L. St J. (a cura di), *Thomas Hardy after Fifty Years*, Londra 1977.
- Butler L. St J., *Thomas Hardy*, Cambridge 1978.
- Caizzi B., *Storia dell'industria italiana dal XVIII secolo ai giorni nostri*, Torino 1965.
- Calvino I., *I racconti*, Torino 1958.
- Calvino I. (a cura di), *Racconti fantastici dell'Ottocento*, Milano 1983.
- Cantù C., *Buon senso e buon cuore. Conferenze popolari*, Milano 1870.
- Carducci G., *Confessioni e battaglie*, prima serie, Bologna 1902.
- Carducci G., *Confessioni e battaglie*, seconda serie, Roma 1883.
- Carducci G., *Opere. II. Juvenilia e Levia Gravia*, Bologna 1939.
- Carducci G., *Lettere*, a cura di M. Valgimigli, Bologna, 1938-1968.
- Carozzi G. - Mioni A., *L'Italia in formazione*, Bari 1980.
- Carr S. (a cura di), *The Poetry of Railways*, Londra 1978.
- Caruso L. (a cura di), *Manifesti, proclami, interventi e documenti teorici del Futurismo 1909-1944*, Firenze 1980.
- Casagrande P. J., *Unity in Hardy's Novels; Repetitive Symmetries*, Londra 1982.
- Cattaneo C., *Scritti economici*, a c. di A. Bertolino, vol. I, Firenze 1956.
- Cavazzoni E., *Il poema dei lunatici*, Torino 1987.
- Cendrars B., *Du monde entier au coeur du monde. Anthologie nègre*, Parigi 1963.
- Ceserani R., *La Bestia umana di Emile Zola*, Torino 1989.
- Chatwin B., *Songlines*, Londra 1988 [tr. it. di S. Gariglio, *Le vie dei canti*, Milano 1988].
- Christie A., *The Mystery of the Blue Train*, Londra 1928.
- Christie A., *Murder on the Orient Express*, Londra 1934.
- Christie A., *The Girl in the Train*, raccolto in *The Listerdale Mystery*, Londra 1934.
- Christie A., *The Case of the City Clerk*, raccolto in *Parker Pyne Investigates*, Londra 1934.
- Christie A., *Have you got Everything you Want?*, in *Parker Pyne Investigates*, Londra 1934.
- Christie A., *Come, Tell me How you Live*, Londra 1946.

- Christie A., *The Plymouth Express* (1923 circa), in *Poirot's Early Cases*, Londra 1974.
- Christie A., *4.50 from Paddington*, Londra 1957.
- Christie A., *An Autobiography*, Londra 1977.
- Cianci G. (a cura di), *Wyndham Lewis. Letteratura/Pittura*, Palermo 1982.
- Cibotto G. A., *La vaca mora*, Venezia 1986.
- Cookridge E. H., *Orient Express. Vita e momenti del treno più famoso del mondo*, Milano 1982.
- Coster G., *Train, train*, Londra 1989.
- Crane S., *The Red Badge of Courage and Four Great Stories*, con un'introduzione di R. Ellison, New York 1960.
- Crofts F. W., *The Mystery of the Sleeping Car Express and Other Stories*, Londra, 1956; il racconto che dà il titolo alla raccolta è stato ripreso in *The Oxford Book of English Detective Stories*, a cura di P. Craig, Oxford 1990, pp. 138-58.
- Daemmrich H. S. e I., *Themen und Motive in der Literatur. Ein Handbuch*, Tubinga 1987.
- Davies R., *The Collected Stories*, Londra 1955.
- De Amicis E., *Ricordi del 1870-71*, Firenze 1872.
- De Amicis E., *Ricordi di Parigi*, Milano 1879.
- De Lattre A., *Le réalisme selon Zola*, Parigi 1975.
- Deleuze G.-Guattari F., *L'Anti-Oedipe*, Parigi 1972 [tr. it. di A. Fontana, *L'anti-Edipo. Capitalismo e schizofrenia*, Torino 1975].
- Deleuze G., *Zola et la fêlure*, in *Logique du sens*, Parigi 1969 [tr. it. di M. De Stefanis, *Zola e l'incrinatura*, in *Logica del senso*, Milano, Feltrinelli 1984, seconda edizione, 281 ss.].
- Dentan M., *A propos d'un chapitre de La bête humaine*, «Études de lettres», X, 3 (1977), 31-42.
- Dethier J. (a cura di), *Le Temps des gares*, catalogo della mostra tenuta al Centre Pompidou di Parigi e poi in altre città europee, Parigi 1978.
- Dezalay A., *L'opéra des Rougon-Macquart. Essai de rythmologie romanesque*, Parigi 1983.
- Dickens C., *A Flight*, in *Reprinted Pieces*, Londra 1868, in *Works*, a cura di R. Garnett: *Old Curiosity Shop and Reprinted Pieces*, vol. II, Londra 1900, 345-56.
- Dickens C., *Dombey and Son*, Oxford 1987.
- Dickens C., *Mugby Junction*, a c. di Rossana Bonadei, Pordenone 1991.
- Dickens C., *The Signal-Man*, in *The Supernatural Short Stories*, a c. di M. Hayes e J. Calder, Londra 1978 [tr. it. di E. Capriolo in *Racconti fan-*

- tastici dell'Ottocento*, a c. di I. Calvino, Milano 1983, 29-43; nuova tr. it. di M. Amendolea in C. Dickens, *I racconti di fantasmi*, a c. di M. Skey, introduzione di V. Cerami, Roma 1989, 283-96].
- Dickinson E., *Poems*, a c. di M. Dickinson Bianchi e A. L. Hampson, Boston 1952.
- Di Gianfrancesco M., *La rivoluzione dei trasporti in Italia nell'età risorgimentale*, L'Aquila 1979.
- Douglas H., *Commuting: An Unscheduled Stop at an Isolated Junction*, in *Murder Ink: The Mystery Reader's Companion*, a c. di D. Winn, New York 1977.
- Doyle A. C., *The Black Doctor and Other Tales of Terror and Mystery*, New York 1919.
- Doyle A. C., *The Complete Sherlock Holmes*, con una prefazione di C. Morley, New York 1930.
- Dürrenmatt F., *Der Tunnel*, Zurigo 1952 [tr. it. di M. Zapparoli, *Il tunnel*, Milano 1984].
- Eckermann J. P., *Gespräche mit Goethe in den letzten Jahren seines Lebens 1823-1832*, Lipsia 1836, a c. di F. Bergemann, Wiesbaden 1955.
- Eichendorff J. von, *Werke*, a c. di W. Rasch, Monaco 1959.
- Einwohnergemeinde der Stadt Olten (a cura di), *Bahnhof. Lyrik und Prosa*, Kunstmuseum, Olten 1978.
- Eliot T. S., *The Complete Poems and Plays 1909-1950*, New York 1958.
- Emerson R. W., *Journals*, a c. di E. W. Emerson e W. E. Forbes, Boston 1909-14.
- Erbatson R., *Lawrence and the Nature Tradition*, Brighton 1980.
- Erckmann E. - Chatrian A., *Maître Daniel Rock*, in *Contes et romans nationaux et populaires*, vol. VII, Parigi 1860, 173-349.
- Evans J., *John Ruskin*, New York 1970.
- Fenoaltea S., *Le ferrovie e lo sviluppo industriale italiano*, in *Lo sviluppo economico italiano 1861-1940*, a c. di G. Toniolo, Bari 1973, 157-86.
- Fishlow A., *American Railroads and the Transformation of Ante-Bellum Economy*, Cambridge (USA) 1966.
- Fitch R. E., *The Poison Sky. Myth and Apokalypse in Ruskin*, Athens (Ohio) 1982.
- Flaker A., *Railway Lyrics: The Slavic Forms*, «Canadian Review of Comparative Literature», IX (1982), 172-87.
- Flaubert G., *L'éducation sentimentale*, a c. di P. Vernière e Y. Levy, Parigi 1957.
- Foerster N., *American Poetry and Prose*, Boston 1957.

- Fogazzaro A., *Malombra*, a c. di P. Nardi, Milano 1942.
- Fogel R. W., *Railroads and American Economic Growth*, Baltimora 1964.
- Forster E. M., *Howard's End*, Londra-New York 1959 (prima ediz. 1910).
- Foxwell E.-Farrer T. C., *Express Trains English and Foreign*, Londra 1889.
- Francis J., *A History of the English Railways. Its Social Relations and Revelations*, Newton Abbot 1851, 2 voll.
- Freeman R. A., *The Cat's Eye*, New York 1927.
- Freeman R. A., *The Best Dr. Thorndyke Detective Stories*, a c. di E. E. Bleiler, New York 1973.
- Freud S., *Der Witz und seine Beziehung zum Unbewussten*, Vienna 1905 [tr. it. di C. Musatti in *Opere*, V: 1905-1908, Torino 1972, 1-211].
- Freud S., *Drei Abhandlungen zur Sexualtheorie*, Lipsia-Vienna 1905 [tr. it. di M. Montinari, in *Opere*, IV: 1900-1905, Torino 1970, 441-546].
- Futurismo e futurismi*, Milano 1986.
- Futurismo/Vorticismo, Quaderno n. 9*, Palermo 1979.
- Gage J., *Gautier, Turner and John Martin*, «Burlington Magazine», CXV (1973), 393.
- Gage J., *J. M. Turner: A Wonderful Range of Mind*, New Haven 1987.
- Gage J., *Turner: Rain, Steam and Speed*, Londra 1972.
- Gautier Th., *Recueil sur les progrès des lettres et des sciences en France*, Parigi 1868: poi in *Histoire du Romantisme*, Parigi 1874; nuova ediz. 1977.
- Gautier Th., *Correspondance Générale*, Vol. III: 1846-48, a c. di C. Lacoste-Veysseyre, Ginevra-Parigi 1988.
- Gendolla P., *Die lebenden Maschinen. Zur Geschichte der Maschinenmenschen bei Jean Paul, E.T.A. Hoffmann und Villiers de l'Isle Adam*, Marburgo 1980.
- Gioè V., *Il futurismo in Inghilterra: Bibliografia (1910-15) - Supplemento*, in *Quaderno n. 16*, Palermo 1982, pp. 71-83.
- Giordano F. R. Jr., «I'd Have My Life Unbe»: *Thomas Hardy's Self-destructive Characters*, Alabama 1984.
- Gittings R., *Young Thomas Hardy*, e *The Older Hardy*, Londra 1975-1978, 2 voll.
- Giuntini A., *I giganti della montagna. Storia della ferrovia direttissima Bologna-Firenze (1845-1934)*, Firenze 1984.
- Glaser H., *Maschinenwelt und Alltagsleben. Industriekultur in Deutschland vom Biedermeier bis zur Weimarer Republik*, Francoforte 1981.
- Goode J., *Thomas Hardy*, Oxford 1988.

- Gor'kij M., *Colloqui con Leonida Andreieff e Leone Tolstoi*, tr. it. di Alin, Milano 1949.
- Gourvish T. R., *Railways and the British Economy. 1830-1914*, Londra 1980.
- Greene G., *The Little Train*, Londra 1973 [tr. it. di G. Armando in *La piccola locomotiva e altre storie*, Roma 1976, 4-29].
- Gregor I., *The Great Web. The Form of Hardy's Major Fiction*, Londra 1974 (seconda ediz. 1982).
- Grube F.-Richter G. (a cura di), *Das große Buch der Eisenbahn*, Stoccarda-Monaco 1983.
- Guadagnoli A., *Poesie giocose*, Firenze 1890.
- Guccini F., *La locomotiva*, Milano 1972.
- Guderzo G., *A proposito dello sviluppo ferroviario in Italia dal 1850 al 1914: aspetti geografici, economici e tecnologici*, «Bollettino della società pavese di storia patria», 72-73 (1972-73), 142-72.
- Gustafson R. F., *Leo Tolstoy. Resident and Stranger*, Princeton 1986.
- Guthrie W., *Bound for Glory*, New York 1970 [tr. it. con un'introduzione di A. Portelli e una presentazione di P. Ortoleva, Roma 1977].
- Hamon Ph., *Le personnel du roman. Le système des personnages dans les Rougon-Macquart d'E. Zola*, Ginevra 1983.
- Hanson A. C., *The Futurist Imagination*, New Haven 1983.
- Hardman M., *Ruskin and Bradford. An Experiment in Victorian Cultural History*, Manchester 1986.
- Hardy Th., *The Complete Poems*, a c. di J. Gibson, Londra 1979.
- Hardy Th., *Jude the Obscure*, con una postfazione di A. Alvarez, New York 1980.
- Hardy Th., *Tess of the d'Urbervilles*, a c. di D. Skilton, introduzione di A. Alvarez, Harmondsworth 1985.
- Hardy Th., *The Woodlanders*, a c. di J. Gibson, introduzione di I. Gregor, Harmondsworth 1986.
- Hardy Th., *The Mayor of Casterbridge*, a c. di M. Seymour-Smith, Harmondsworth 1987.
- Hartman G. H., *Wordsworth's Poetry. 1787-1814*, Cambridge 1987.
- Hauptmann G., *Bahnwärter Thiel*, in *Sämtliche Werke*, a c. di H.-E. Hass e altri, Francoforte 1962-74.
- Hawke G. R., *Railways and Economic Growth in England and Wales, 1840-70*, Oxford 1970.
- Hawthorne N., *The Complete Novels and Selected Tales*, New York 1937.
- Heine H., *Sämtliche Werke*, a c. di H. Kaufmann, Monaco 1964.
- Heine H., *Sämtliche Schriften*, a c. di K. Briegleb, Monaco 1975.

- Helprin M., *Winter's Tale*, New York 1983.
- Highsmith P., *Strangers on a Train*, Londra 1978 [tr. it. di E. D. Traversari, *Sconosciuti in treno*, edizione con un commento critico di M. Marchesini, Milano 1978].
- Hoeges D., *Alles velociferisch. Die Eisenbahn – vom schönen Ungeheuer zur Ästhetik der Geschwindigkeit*, Rheinbach-Merzbach 1985.
- Hofer W. (a cura di), *Nachexpress. Die schönsten und spannenden Eisenbahngeschichten aus aller Welt*, Monaco 1982.
- Hopkins K. (a cura di), *The Poetry of Railways*, Londra 1966.
- Hubbard F. H., *Railroad Avenue. Great Stories and Legends of American Railroading*, New York 1945.
- Hubin A. J., *Crime Fiction 1749-1980. A Comprehensive Bibliography*, New York-Londra 1984.
- Hugo V., *Voyages. France et Belgique (1834-1837)*, a c. di C. Gely, Grenoble 1974.
- Hugo V., *Le Rhin. Lettres à un ami*, Parigi 1842, in *Oeuvres complètes, Le Rhin*, Parigi 1906.
- Hugo V., *Les Châtiments*, in *Oeuvres poétiques*, II, Parigi 1967.
- Hunt J. D., *The Wider Sea. A Life of John Ruskin*, Londra 1982.
- Huysmans J. K., *A rebours*, Parigi 1884 [tr. it. di C. Sbarbaro, Milano 1980, prima ediz. 1975].
- Jahier P., *Poesie in versi e in prosa*, a c. di P. Briganti, Torino 1981.
- Jahier P., *Con me*, a c. di O. Cecchi e E. Ghidetti, Roma 1983.
- Jameson F., *Fables of Aggression. W. Lewis, the Modernist as Fascist*, Berkeley-Los Angeles-Londra 1979.
- Jannattoni L., *Il treno in Italia*, Roma 1975.
- Jarrett-Kerr W. R. (padre William Tiverton), *D. H. Lawrence and Human Existence*, Londra 1951.
- Jean Paul (Jean Paul Friedrich Richter), *Werke*, a c. di N. Miller, Monaco 1975, 12 voll.
- Joyce J., *Dubliners*, in *The Essential James Joyce*, a c. di H. Levin, Londra 1963, 353-514.
- Kästner E., *Gesammelte Schriften, I: Gedichte*, con un'introduzione di H. Kesten, Colonia 1959.
- Kalmar I., *Jews on the Train*, «Journal of Popular Culture», XXI, 1 (Summer 1987), 139-54.
- Kaplan J., *Walt Whitman: A Life*, New York 1980.
- Kautsky K., *Die materialistische Geschichtsauffassung*, Berlino 1927.
- Klingender F. D., *Art and the Industrial Revolution*, a c. di A. Elton, Lon-

- dra 1968 [tr. it. di E. Einaudi, *Arte e rivoluzione industriale*, con una introduzione di E. Castelnovo, Torino 1972].
- Knapp B. L., *Joyce's «A Painful Case»: The Train and an Epiphanic Experience*, «Etudes Irlandaises: Revue Française d'Histoire, Civilisation et Littérature de l'Irlande», XIII, 2 (Dec. 1988), 45-60.
- Kollex O. (a cura di), *Die Diva und die Notbremse. Eisenbahnabenteuer von Agatha Christie bis Tucholsky*, Monaco 1969, nuova ediz. con il titolo *Halt auf freiem Felde. Eisenbahnabenteuer von Agatha Christie bis Tucholsky*, Francoforte-Berlino-Vienna 1975.
- Kramer D. (a cura di), *Critical Approaches to the Fiction of Thomas Hardy*, Londra 1979.
- Krüger H., *Zeitgelächter. Ein deutsches Panorama*, Monaco 1973 (prima ediz. Amburgo 1973).
- Krüss J., *Henriette Bimmelbahn*, con illustrazioni di L. Stich, Stoccarda 1971 (prima ediz. 1963).
- Lacché C., *Cronache ferroviarie del Risorgimento italiano*, Viterbo 1970.
- Lacché C., *Quell'antico odore di fumo dei treni. Cronache ferroviarie degli Stati Sovrani Italiani*, Firenze 1986.
- Lapacherie J. G., *Le poème pictural. «Train» de Pierre Albert-Birot*, «Littérature», 59 (ottobre 1985), 3-14.
- Larbaud V., *Oeuvres*, a c. di G. Jean Aubry e R. Mallet, Parigi 1957.
- Larkin Ph., *Collected Poems*, a c. di A. Thwaite, Londra 1988.
- Lawrence D. H., *Tutte le poesie*, con testo originale a fronte, a c. di P. Nardi, Milano 1959.
- Lawrence D. H., *Sons and Lovers*, Londra 1913 [tr. it. di U. Dettore, *Figli e amanti*, con una introduzione di E. Chinol, Milano 1983].
- Lawrence D. H., *Sea and Sardinia*, Londra 1921 [tr. it. di G. De Carlo ed E. Vittorini in *Libri di viaggio e pagine di paese*, a c. di P. Nardi, Milano 1961, 181-409].
- Lawrence D. H., *Introduzione a M. Magnus, Memoirs of the Foreign Legion*, Londra 1924 [tr. it. di A. Camerino in *Libri di viaggio e pagine di paese*, a c. di P. Nardi, Milano 1961, 411-91].
- Lawrence D. H., *Study of Thomas Hardy and Other Essays*, a cura di B. Steele, Cambridge 1985.
- Leavis F. R., *D. H. Lawrence Novelist*, Harmondsworth 1973.
- Lewis W., *Blasting and Bombardiering. An Autobiography 1914-1926*, Londra 1967.
- Lind J., *Eine Seele aus Holz. Erzählungen*, Monaco 1964 [tr. it. di M. Marianelli, *Un'anima di legno*, Milano 1964].
- List F., *Das Deutsche Eisenbahnsystem (1841)*, in *Schriften, Reden, Briefe*,

- a c. di E. von Beckerath, K. E. Goesser e altri, Berlino 1935 ss., vol. III, pp. 331 ss.
- Lodge D., *Pessimism and Fictional Form: Jude the Obscure*, in *Working with Structuralism*, Londra 1981.
- London J., *The Road*, New York 1907 [tr. it. di A. Roffeni, *La strada*, Parma 1976].
- Lorenzetti R., *Strade di ferro e territori isolati. La questione ferroviaria in un'area dell'Italia centrale (1846-1960)*, Milano 1986.
- Lorenzini, C. (Collodi), *Un romanzo in vapore. Da Firenze a Livorno. Guida storico-umoristica*, Firenze 1856; ristampa anastatica con una nota introduttiva di D. Marcheschi, Lucca 1987.
- Lutzeler H., *Die Eisenbahn in der Malerei*, Bonn 1971.
- Mahr J., *Eisenbahnen in der deutschen Dichtung. Der Wandel eines literarischen Motivs im 19. und im beginnenden 20. Jahrhundert*, Monaco 1982.
- Maida P. D.-Spornick N. B., *Murder she Wrote. A Study of Agatha Christie's Detective Fiction*, Bowling Green (Ohio) 1982.
- Mann T., *Der Zauberberg*, Francoforte 1990 [tr. it. di E. Pocar, *La montagna incantata*, Milano 1965].
- Mann T., *Der Tod in Venedig*, Francoforte 1990 [tr. it. di S. T. Villari in Tonio Kröger. *La morte a Venezia. Cane e padrone*, Milano 1982].
- Mann T., *Das Eisenbahnunglück*, in *Erzählungen*, Francoforte 1990 [tr. it. di E. Castellani, *L'incidente ferroviario*, in *Novelle e racconti*, Milano 1967, 347-63].
- Marinetti F. T., *Teoria e invenzione futurista*, a c. di L. De Maria, Milano 1983.
- Marinetti F. T., *Scritti francesi*, a c. di P. A. Jannini, Milano 1983.
- Márquez G. G., *Cien años de soledad*, Buenos Aires 1967 [tr. it. di E. Cicogna in *Opere*, a cura di R. Campa, introduzione di C. Segre, vol. I, Milano 1987, pp. 559-981].
- Marx L., *The Machine in the Garden. Technology and the Pastoral Ideal in America*, New York 1964, ediz. tascabile 1967 [tr. it. di E. Kampmann, *La macchina nel giardino*, Roma 1987].
- Marx L., *The Machine in the Garden*, in *The Pilot and the Passenger. Essays on Literature, Technology, and Culture in the United States*, New York-Oxford 1988, 113-26.
- Maupassant G. de, *Contes et Nouvelles*, a c. di L. Forestier, prefazione di A. Lanoux, Parigi 1974.
- Meeks C., *The Railroad Station. An Architectural History*, New Haven 1956.

- Mengel E. (a cura di), *The Railway through Dickens' World, Texts from «Household Words» and «All the year round»*, Francoforte 1989.
- Metzeltin G. H., *Die Bahn. Literaturverzeichnis zum Schienen-Verkehr aus einer großen Privatbibliothek*, a c. di A. Rudolf e J. Funk, Karlsruhe 1977.
- Meyer J., *Das große Conversations-Lexicon für die gebildeten Stände*, Hildburghausen 1846.
- Millgate M., *Thomas Hardy: His Career as a Novelist*, Londra 1971.
- Millgate M., *Thomas Hardy: a Biography*, Oxford 1982.
- Minaty W. (a cura di), *Die Eisenbahn. Gedichte. Prosa. Bilder*, Francoforte 1984.
- Mioni A., *Le trasformazioni in Italia nella prima età industriale*, Venezia 1976.
- Mitterand H., *Etude* [su *La Bête humaine*] in Zola E. [1966], 1704-57.
- Montale E., *L'opera in versi*, ediz. critica a c. di R. Bettarini e G. Contini, Torino 1980.
- Morgan B. (a cura di), *The Railway Lover's Companion*, Londra 1963.
- Morgan R., *Women and Sexuality in the Novels of Thomas Hardy*, Londra 1988.
- Musset A. de, *Poésies complètes*, a c. di M. Allen, Parigi 1933.
- Nagel R. (a cura di), *Abfahrt auf Gleis Elf. Die Schönste Eisenbahngeschichten*, Zurigo-Colonia 1976, seconda ediz. Monaco 1980.
- Nardi P., *Scapigliatura. Da G. Rovani a C. Dossi*, Milano 1924, seconda ediz. 1968.
- Nesbit E., *The Railway Children*, Londra 1960.
- Nesbit E., *In the Dark. Tales of Terror*, con un'introduzione di H. Lamb, Wellingborough 1988.
- Noiray J., *Le romancier et la machine. L'image de la machine dans le roman français (1850-1900)*, I: *L'univers de Zola*, Parigi 1981.
- Novalis F., *Schriften*, a c. di P. Kluckhohn e R. Samuel, Darmstadt 1960 ss. [tr. it. di vari autori in *Opere*, a c. di G. Cusatelli, Milano 1982].
- O'Brien P. (a cura di), *Railways and the Economic Development of Western Europe, 1830-1914*, Oxford 1983.
- O'Connor F., *My Oedipus Complex and Other Stories*, Harmondsworth 1963.
- Paech J., *Die Ankunft des Zuges. Versuch einer (anderen) Geschichte des filmischen Sehens, «epdFilm» I* (1984).

- Paech J., *Unbewegt bewegt. - Das Kino, die Eisenbahn und die Geschichte des filmischen Sehens*, in *Kino-Express. Die Eisenbahn in der Welt des Films*, a c. di U. Meyer, Monaco-Lucerna 1985.
- Paech J., *Literatur und Film*, Stuttgart 1988.
- Pampaloni G.-Verdone M., *I Futuristi italiani*, Firenze 1977.
- Panzacchi E., *I miei racconti*, settima ediz. aumentata, Milano 1900.
- Papini G., *Poesia e fantasia*, con una prefazione di P. Bargellini, Milano 1958.
- Pascoli G., *Myricae*, a c. di G. Nava, Firenze 1974, 2 voll.
- Paulson R., *Representations of Revolution (1789-1820)*, New Haven 1983.
- Perkin H. J., *The Age of the Railway*, Newton Abbot 1971.
- Pichois C., *Vitesse et vision du monde*, Neuchâtel 1973.
- Pirandello L., *Novelle per un anno*, a c. di M. Costanzo, premessa di G. Macchia, Milano 1985-1990.
- Polillo M. (a cura di), *Delitti in treno*, Milano 1976.
- Portelli S., *La rivoluzione popolare in America. La rivoluzione musicale di W. Guthrie*, Bari 1975.
- Posani G., *Dall'avventura di viaggio al mito sessuale. Analisi strutturale di una novella di Maupassant*, «Nuovi Argomenti», 28 (luglio-agosto 1972), 91-101.
- Praga E., *Poesie. Tavolozza. Penombre. Fiabe e leggende. trasparenze*, a c. di M. Petrucciani, Bari 1969.
- Praz M., *Perseo e la Medusa*, Milano 1979.
- Proust M., *Contre Sainte-Beuve*, Parigi 1971-[tr. it. di P. Serini e M. Bertini, introduzione di F. Orlando, *Contro Sainte-Beuve*, Torino 1974].
- Proust M., *A l'ombre des jeunes filles en fleurs*, Parigi 1919 [tr. it. di F. Calamandrei e N. Neri, *All'ombra delle fanciulle in fiore*, Torino 1963].
- Richards J.-MacKenzie J. M., *The Railway Station. A Social History*, Oxford 1986.
- Ripoll R., *Réalité et mythe chez Zola*, Lille-Parigi 1981.
- Robbins M., *The Railway Age in Britain, and its Impact on the World*, Londra 1962.
- Rodari G., *Il gioco dei quattro cantoni*, Torino 1980.
- Rosegger P., *Als ich das erstemal auf dem Dampfwagen saß*, in *Waldheimat. Erinnerungen aus der Jugendzeit* (1877), ripreso in *Als ich noch der Waldbauernbub war. Eine Auswahl aus den Schriften*, Bamberg 1959, 94-101.
- Rossberg R. R. (a cura di), *Vom Reiz der Eisenbahn*, Kunzelsau 1979.
- Rossberg R. R., *Geschichte der Eisenbahn*, Kunzelsau 1977.

- Ruskin J., *The Complete Works*, a c. di E.T. Cook e A. Wedderburn, Londra 1903 ss.
- Ruskin J., *The Seven Lamps of Architecture*, Londra 1891.
- Sabbadini S., *La regina Mae e la macchina a vapore*, «Calibano», 3 (1980): *Comete. Paradigmi culturali del secolo borghese*, 68-99.
- Sammet G. (a cura di), *Höchste Eisenbahn. Eine Reise mit den Zügen in ihre Zeit*, Darmstadt-Neuwied 1984.
- Scatasta G., *Bruce Chatwin: viaggio, frammento d'inferno*, «L'Asino d'oro» I, 1 (maggio 1990), 100-113.
- Scheffel V. von, *Gaudeamus! Lieder aus dem Engeren und Weiteren*, Stuttgart 1868.
- Schivelbusch W., *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, Monaco e Vienna 1977, ediz. tascabile Francoforte 1979 [tr. it. di C. Viglione, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Torino 1988].
- Schmidt-Biggemann W., *Maschine und Teufel. Jean Pauls Jugendsatiren nach ihrer Modellgeschichte*, Friburgo-Monaco 1975.
- Schmitt W. C., *Von der Lust, mit der Bahn zu Reisen. 25 Eisenbahngeschichten*, Düsseldorf-Vienna 1982.
- Schor N., *Zola's Crowds*, Baltimora 1978.
- Seeger P., *American Favorite Ballads*, New York 1975.
- Seigneuret J. C. (a cura di), *Dictionary of Literary Themes and Motifs*, New York 1988.
- Serres M., *Feux et signaux de brume. Zola*, Parigi 1975.
- Sertoli G., *La strada e il desiderio. The Woodlanders di Th. Hardy*, «Annali della Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università di Perugia», XIII (1975-76), 163-285.
- Shelley P. B., *Literary and Philosophical Criticism*, a c. di J. Shawcross, Londra 1909.
- Simon R. S., *The Middle East in Crime Fiction. Mysteries, Spy Novels, and Thrillers. From 1916 to the 1980s*, New York 1989.
- Simpson D., *Wordsworth's Historical Imagination: The Poetry of Displacement*, Londra 1987.
- Šklovskij V., *Lev Tolstoj*, 1963 [tr. it. di M. Olsufieva, *Tolstoj*, Milano 1978].
- Spivak G., *In Other Worlds. Essays in Cultural Politics*, New York 1987.
- Sprengler P., *Maschinenmenschen*, «Jahrbuch der Jean Paul Gesellschaft», XII (1977), 79 ss.
- Springer M., *Hardy's Use of Allusion*, Londra 1983.
- Stael Mme de, *Oeuvres*, Parigi 1838.

- Stewart J. I. M., *Eight Modern Writers*, Oxford 1963.
- Storia di Milano*, a cura della Fondazione Treccani degli Alfieri, Milano 1953.
- Sumner R., *Thomas Hardy: Psychological Novelist*, Londra 1981.
- Svevo I., *I racconti*, a c. di G. Contini, introduzione di C. Magris, Milano 1985.
- Svevo I., *Opera Omnia*, vol. I: *Epistolario*, a c. di L. Svevo-Fonda Savio, Milano 1966.
- Swoboda F. (a cura di), *Das Eiserne Leben. Eine Sammlung von Eisenbahngedichte, Aus den Werken Deutscher Dichter*, Heilbronn 1926.
- Taylor J. R., *Hitch. La vita e l'opera di Alfred Hitchcock*, Milano 1980.
- Thoreau H. D., *Walden and Other Writings*, a c. di B. Atkinson, New York 1950 [tr. it. a c. di P. Sanavio, *Walden, ovvero Vita nei boschi*, Milano 1988].
- Tolstoj L., *Guerra e pace*, tr. it. di E. Carafa d'Andria, Torino 1968.
- Tolstoj L., *Anna Karenina*, tr. it. di L. Ginzburg, con una prefazione di N. Ginzburg, Torino 1983.
- Tomalin C., *The Invisible Woman. The Story of Nelly Ternan and Charles Dickens*, Londra 1990.
- Töppfer R., *Premiers Voyages en Zigzag*, Parigi 1844.
- Töppfer R., *Nouveaux Voyages en Zigzag*, Parigi 1854.
- Trebilcock C., *The Industrialization of the Continental Powers, 1780-1914*, Londra 1981.
- Treue W.-Manegold K. H., *Quellen zur Geschichte der industriellen Revolution*, Gottinga 1966.
- Truffaut F., *Il cinema secondo Hitchcock*, Parma 1977.
- Twain M., *The Complete Short Stories*, New York 1957.
- Van Allsburg C., *The Polar Express*, con illustrazioni dello stesso Van Allsburg, Boston 1985.
- Van Rossum-Guyon F., *Critique du roman*, Parigi 1970.
- Verhaeren E., *Les Villes tentaculaires, précédées des Campagnes hallucinées*, quarta ediz., Parigi 1908.
- Verlaine P., *Oeuvres poétiques complètes*, a c. di Y.-G. Le Dantec e J. Bo-rel, Parigi 1962.
- Vigny A. de, *Oeuvres complètes*, a c. di F. Baldensperger, Parigi 1948.
- Vincenot H., *La vie quotidienne dans les chemins de fer au XIX^e siècle*, Parigi 1975.

- Wagenblass H., *Der Eisenbahnbau und das Wachstum der deutschen Eisen- und Maschinenbauindustrie 1835-1860*, Stoccarda 1973.
- Walser R., *Das Gesamtwerk*, a c. di J. Greven, Ginevra-Amburgo 1966-75, 12 voll.
- Wehrhahn O. F., *Umschau in Deutschland, Frankreich und der Schweiz*, Lipsia 1840.
- Wexler P. J., *La formation du vocabulaire des chemins de fer en France (1778-1842)*, Ginevra-Lille 1955.
- Weyl D., *Réflexion sur la théorie du texte. L'exemple filmique de L'inconnu du Nord-Express d'Alfred Hitchcock*, «Littérature», 60 (décembre 1985), 109-21.
- Whitman W., *Leaves of Grass*, a c. di S. Bradley e H. W. Blodgett, New York 1965.
- Willborg W. (a cura di), *Der Geisterzug vom Marshall-Pass. Eisenbahngeschichten aus aller Welt*, Würzburg 1978.
- Wilson A. N., *Tolstoy*, Londra 1988.
- Wolf Ch., *Der geteilte Himmel*, Monaco 1973 [tr. it. di M. T. Mandalari, *Il cielo diviso*, Milano 1984].
- Wolfe G. K., *The Frontier Myth in Ray Bradbury*, in *Ray Bradbury*, a c. di M. H. Greenberg-J.D. Olander, New York 1980, 33-54.
- Wolfe T., *A Stone, A Leaf, A Door*, a c. di J. S. Barnes, con un'introduzione di L. Untermayer, New York 1945.
- Wordsworth W., *Poetical Works*, a c. di T. Hutchinson ed E. De Selincourt, Oxford 1987.
- Zola E., *La Bête humaine*, in *Les Rougon-Macquart. Histoire naturelle et sociale d'une famille sous le second Empire*, a cura di H. Mitterand, Parigi 1966, vol. IV, 995-1331; ripreso in *La Bête humaine*, a c. di H. Mitterand, Parigi 1977 [tr. it. di F. Francavilla, *La bestia umana*, con un'introduzione di R. Barthes, Milano 1976; seconda ediz. 1981].
- Zola E., *Carnets d'enquêtes*, a c. di H. Mitterand, Parigi 1986 [tr. it. di M. Bertini, L. Tamburini, P. Tortonese, M. Paglieri, *Taccuini*, Torino 1987].

Indice dei nomi

- Abrams M.H. 93, 94
Ackroyd P. 77, 199
Adler W. 232
Aimée A. 227
Albert-Birot P. 268
Aldcroft D.H. 15
Alexander R. 232
Alexis P. 106
Alvarez A. 139
Alvaro C. 175, 273
Amendolea M. 97
Amfitheatrof D. 131
Andersen H.C. 36, 48, 49, 71, 199, 200
Apollinaire G. 262
Ardizzone P. 268
Armando G. 248
Arnim A. von 27, 28, 71
Ascham R. 145
Auerbach B. 170, 171
Aulenti G. 178
Aumont J. 198

Baehr S.L. 68, 205
Baetz J. 69
Baguley D. 104
Balbo C. 53
Balla G. 257
Balzac H. de 7, 181
Barlettani E. 243
Barnes J. 31, 32
Barnesi J.S. 211
Baroli M. 12, 33, 46, 47, 51, 59, 60, 61, 67, 262, 263

Barthes R. 104, 129, 185
Baruzzi A. 29
Baudelaire C. 178, 188, 223
Bayley J. 138
Bécquer G.A. 161, 162, 186
Belli G. 41
Benjamin W. 24, 46, 64, 164, 165, 178, 233, 235, 237
Benn G. 257
Bennett A. 175
Benso C. conte di Cavour 18, 53
Berlioz H. 51, 56
Bernard C. 104
Bertolini Peruzzi M. 164
Beyrer K. 40
Bizzoni A. 179, 223
Boccaccio G. 84
Boccioni U. 9, 256
Boito A. 100
Boito C. 181
Bonadei R. 78
Borie J. 104, 129
Bortolotti L. 15
Botkin B.A. 68
Boumelha P. 138
Bradbury R. 42, 43, 45
Brancati V. 273
Brassens G. 9, 69
Brookner A. 210
Brooks M.V. 133
Burd V.A. 133
Burton M. 232
Butler L.St.J. 138
Butor M. 211

- Byron G. 93
 Caizzi B. 15
 Calvino I. 9, 96, 97, 98, 188
 Camerino A. 173
 Campra R. 252
 Cantù C. 58
 Capek K. 177
 Capriolo E. 97
 Capuana G. 273
 Carducci G. 9, 61, 95, 154, 157, 158, 179, 182, 193
 Carnot S. 104
 Carozzi C. 15
 Carr S. 12, 65
 Carroll L. 243
 Carter N. 232
 Caruso L. 256
 Casagrande P.J. 138
 Cattaneo C. 53, 54, 217
 Cattin E. 240
 Cavazzoni E. 252, 253, 254
 Cavour conte di, v. Benso C.
 Cendrars B. 177, 265, 267
 Ceserani R. 103, 110
 Chalmers S. 232
 Chambers W. 20
 Chandler R. 242
 Charcot J.M. 104
 Chatrian C. 45
 Chatwin B. 220, 221
 Chesterton G.K. 178
 Christie A. 9, 232, 238, 239, 240
 Ciani G. 268, 270
 Cibotto G. A. 42
 Cipolla P. 268
 Coleridge S.T. 93
 Collins W. 199
 Collodi C., v. Lorenzini C.
 Comnène M.A. 192
 Conrad J. 138
 Contini G. 192
 Cookridge E.H. 237
 Coolidge E.L. 232
 Costanzo M. 274
 Coster G. 219
 Courant C. 131
 Courbet G. 177
 Crane S. 175
 Crofts F.W. 232, 240
 Cunningham C. 43
 Daemmrich H.S. e I. 23, 72
 Daisne J. 227
 Darwin C. 104
 Davies R. 175
 Davis T. 232
 De Amicis E. 57, 106
 De Carlo G. 251
 Dekobra M. 232
 De Lattre A. 104
 Deleuze G. 77, 104, 126, 127, 281
 Delvaux A. 227, 230
 De Musset A. 31
 Denbie R. 232
 Dent L. 232
 Dentan M. 104, 115, 127
 De Quincey T. 31
 De Roberto F. 273
 Deschamps A. 31
 De Sica V. 185
 Dethier J. 177
 Dezalay A. 104, 129
 Dickens C. 9, 77, 78, 81, 82, 96, 97, 99, 100, 102, 198, 199, 201, 223
 Dickinson E. 168, 169
 Di Gianfrancesco M. 15
 Dostoevskij F. 107, 112, 223, 245
 Douchet J. 243
 Douglas H. 233
 Downing T. 232
 Doyle A.C. 232, 235, 236
 Du Camp M. 60, 61, 76
 Dumas A. 51
 Dupont P. 66
 Dürrenmatt F. 227
 Eckermann J. P. 17
 Eichendorff J. v. 9, 72
 Eliot T.S. 209

- Emerson R.W. 85, 86, 88, 89
 Enfantin P. 46
 Engelke G. 257, 258, 259
 Enzensberger H.M. 7
 Erbatson R. 171
 Erckmann E. 45
 Evans J. 133
- Farrer T.C. 26
 Fenoaltea S. 15
 Fischer L. 232
 Fishlow A. 15
 Fitch R.E. 138
 Flaker A. 268
 Flaubert G. 31, 32
 Fleming I. 232
 Foerster N. 271
 Fogazzaro A. 224
 Fogel R.W. 15
 Fogerty J. 68
 Forbes C. 232
 Forster E.M. 174
 Ford J. 186
 Foscolo U. 94
 Foxwell E. 26
 Francavilla F. 103
 France A. 103
 Francis J. 29, 48
 Fränkel J. 166
 Freeman R.A. 237
 Freud S. 190, 191
- Gaborieu E. 112
 Gage J. 77
 Gastineau B. 64
 Gautier T. 31, 32, 33, 47, 51, 52, 76, 153, 167, 176
 Geibel E. 66
 Gendolla P. 29
 Ghil R. 262
 Gibson J. 139
 Gide A. 211
 Gingras G.E. 72
 Gioè V. 268
- Giordano F.R. Jr. 138
 Gittings R. 138
 Giuntini A. 15
 Glaser H. 11
 Glinka M. 56
 Goethe J.W. 10, 17, 140
 Gogol N.V. 68, 277
 Goode J. 138
 Gordons, The 232
 Gor'kij M. 205
 Gourvish T.R. 15
 Green A.K. 234
 Greene G. 9, 232, 248
 Gregor I. 138, 139
 Grimm fratelli 226
 Grube F. 15
 Grün A. 59
 Guadagnoli A. 40
 Guattari F. 77
 Guccini F. 9, 68, 253
 Guderzo G. 15
 Guffey B. 131
 Gustafson R.F. 203
 Guthrie W. 216
- Habermas J. 11
 Hagen M.A. 232
 Hamon Ph. 117
 Hanson A.C. 256
 Hardman M. 133
 Hardy Th. 138, 139, 140, 142, 150, 171, 173, 182, 251
 Harlow A.F. 68
 Hartman G.H. 29
 Hauptmann G. 206
 Hawke G.R. 15
 Hawthorne N. 90, 225
 Hayes A. 131
 Heine H. 9, 48, 50, 153, 154, 174
 Helbling C. 166
 Held G. 29
 Helprin M. 68, 237
 Herzen A. 245
 Heym G. 24, 257
 Highsmith P. 232, 242, 243

- Hitchcock A. 241, 242
 Hoeges D. 11, 167, 263
 Hofer W. 12
 Hoffmann E.T.A. 224
 Honegger A. 56
 Hopkins K. 12
 Hubbard F.H. 68
 Hubin A.J. 232
 Hugo V. 9, 50, 51, 75, 81, 167
 Hulme T.E. 269
 Hunt J.D. 133
 Huskisson W. 25
 Huysmans J.K. 260

 Ingres J.A.D. 51
 Invernizio C. 223

 Jack J. 232
 Jahier P. 216, 217
 James H. 138
 Jameson F. 268, 270
 Janin J. 47, 51
 Jannattoni L. 15
 Japrisot S. 232
 Jarrett-Kerr W.R. 171
 Jean Paul, v. Richter J.P.F.
 Jerrold D. 199
 Joyce J. 9, 79, 138, 206

 Kästner E. 213
 Kalmar I. 191
 Kandinsky W. 9, 76, 257
 Kaplan J. 215
 Kaufmann A. 60, 61
 Kautsky K. 28
 Keller G. 40, 165, 166
 Kerner J. 38, 40
 Kerouac J. 216
 Kiernan W. 131
 King C.D. 232
 Kipling R. 9, 138
 Kirchner E.L. 257
 Klingender F.D. 25, 75, 76, 191
 Knapp B.L. 206

 Kollex O. 12
 Koning H. 232
 Kosma J. 131
 Krüger H. 195
 Krüss J. 249

 Lacché C. 15, 55
 Lacroix P. 105
 Laforgue J. 104
 Lamartine A. de 51, 94
 Lambert D. 232
 Lamb H. 243
 Lang F. 131
 Lapacherie J.G. 268
 Larbaud V. 211, 263
 Larkin Ph. 209
 Lawrence D.H. 138, 171, 172, 173, 174, 251
 Leavis F.R. 171
 Lefèvre P. 109, 110
 Lenau N. 37
 Leopardi G. 94
 Leroux G. 234
 Lessona M. 21
 Lewis W. 268, 269, 270
 Lind J. 189, 190
 List F. 17
 Locke J. 22
 Lodge D. 138, 139
 Lombroso C. 103, 107, 110, 112
 London J. 216
 Lorenzetti R. 15
 Lorenzini C. 55, 73
 Lotman J. 268
 Lourié E. 131
 Lumet S. 238

 MacKay Ch. 64
 MacKenzie J.M. 11, 25, 177
 MacLean A. 232, 239
 MacVeigh S. 232
 Magnus M. 173
 Mahr J. 12, 17, 18, 19, 37, 38, 40, 48, 49, 66, 171, 257, 259

- Maida P.D. 239
 Malevic C. 177
 Manegold K.H. 17, 48
 Mann T. 24, 206, 208
 Marchesini M. 243
 Marinetti F.T. 255, 256, 262, 270
 Márquez G.G. 252
 Marx L. 12, 85
 Maupassant G. de 9, 181, 186, 187, 279
 Mayer K. 72
 Mengel E. 78
 Mérimée P. 51
 Meyer J. 52
 Michelet J. 105
 Millgate M. 138
 Milton J. 22
 Minaty W. 12, 37, 59, 66, 73, 166, 258, 260
 Mioni A. 15
 Mitterand H. 103, 104, 105, 108, 125
 Mitry J. 56
 Moholy-Nagy L. 257
 Monet C. 9, 76
 Montale E. 182, 184
 Montand Y. 227
 Moreau J.J. 106
 Morel B.A. 106
 Morgan B. 12
 Morgan R. 138

 Nagel R. 12
 Nardi P. 100
 Nava G. 100
 Nebel F. 232
 Nesbit E. 243, 244
 Nestroy J. 185
 Nevins Ch. 268
 Nodier C. 31
 Noiray J. 104, 119, 120
 Novalis F. 19

 O'Brien P. 15
 O'Connor F. 175
 Offenbach J.L. 185
 Okopenko A. 24

 Ormand C. 242

 Paech J. 75, 197
 Pampaloni G. 256
 Panzacchi E. 188
 Papini G. 225
 Pascoli G. 100, 101
 Pasternak B.L. 9
 Paulson R. 29
 Perkins H.J. 15
 Perlet G. 13, 199
 Perutz L. 234
 Petitti Di Roreto C.I. 18
 Phiz 81
 Pichois C. 75
 Pirandello L. 9, 175, 189, 273, 274, 275, 277, 279, 280, 281
 Pissarro C. 9
 Poe E.A. 112, 178, 180, 223
 Polillo M. 232
 Pollock G. 238
 Portelli A. 216
 Posani G. 188
 Potter B. 220
 Pound E. 268, 269
 Praga E. 155, 156
 Praz M. 201
 Proust M. 163, 165

 Raddatz F. 10, 11
 Renoir J. 130, 131, 132
 Richards J. 11, 25, 177
 Richter Jean Paul F. 15, 28, 29, 94
 Ripoll R. 104, 129
 Robbins M. 15
 Rodari G. 248
 Roffeni A. 216
 Rosegger P. 158, 159, 171
 Rossberg R.R. 12
 Rothschild L.N. de 51
 Ruskin J. 31, 77, 133, 134, 135, 136, 137, 163, 171, 177, 195, 251
 Russolo L. 257

- Sabbadini S. 78
 Saint-Simon C.H. de 165
 Sammet G. 24
 Sanavio P. 85
 Sandburg C. 271
 Sarris A. 132
 Saussure F. de 230
 Scatasta G. 221
 Scheffel V. von 59
 Schivelbusch W. 11, 18, 20
 Schmidt-Biggemann W. 29
 Schmitt W.C. 12
 Schnorr J. 66
 Schor N. 104
 Schwitters K. 257
 Sciascia L. 273
 Seeger P. 9, 68, 69, 215
 Seigneuret J.C. 72
 Serres M. 104, 129
 Sertoli G. 13, 66, 138
 Severini G. 257
 Seymour-Smith M. 139
 Shakespeare W. 22
 Shaw G.B. 138
 Shelley P.B. 93
 Simenon G. 232
 Simon R.S. 240
 Simpson D. 29
 Skilton D. 139
 Sklovskij V. 204
 Smith W. 232
 Spivak G. 29
 Spornick N.J. 239
 Sprengler P. 29
 Springer M. 138
 Springsteen B. 68
 Stadler E. 257
 Staël Madame de 94
 Stammler W. 66
 Stanley E. 74, 191
 Stappaerts L. 59
 Stell A. 131
 Sterne L. 22
 Stewart J.I.M. 138
 Sumner R. 138
 Svevo I. 9, 192
 Svoboda A. 158
 Swoboda F. 12
 Taine H. 76
 Taivyan Y.G. 268
 Tarde G. 107
 Taviani fratelli 273
 Taylor J.R. 240
 Thackeray W.M. 76
 Thoma L. 185
 Thoreau D.H. 85, 86, 87, 88, 89, 90, 92, 95, 135, 169
 Timenchick R.D. 268
 Tolstoj L. 9, 77, 78, 171, 201, 204, 205, 245
 Tomalin C. 77
 Töppfer R. 72
 Trebilcock C. 15
 Trealat U. 106
 Treue W. 17, 48
 Trollope A. 201
 Truffaut F. 131, 242
 Turgenev I. 205
 Turner W. 76, 77, 81, 167
 Twain M. 190
 Utrillo M. 76
 Van Allsburg C. 249
 Van Gogh V. 86
 Van Rossum-Guyon F. 211
 Van Santen K. 111
 Verdone M. 256
 Verga G. 9, 175, 273
 Verhaeren Ea. 261, 262
 Verlaine P. 69, 166
 Verne J. 9
 Vieusseux G.P. 53
 Vigny A. de 33, 34, 52
 Vincenot H. 46
 Vittorini E. 175, 251, 273
 Voltaire, F.M. Arouet detto, 31

- Wagenblass H. 15
Walser R. 188
Wehrhan O.F. 36
Waits T. 68
Welles O. 185
Wexler P.J. 20, 71
Weyl D. 243
Whitman W. 9, 62, 95, 215, 265, 270
Willborg W. 12
Wilson A.N. 201
Wolf Ch. 214
Wolfe Th. 211
Wolfe G.K. 43
Wolfenstein A. 257
Woolf V. 79
Wordsworth W. 9, 29, 93, 140, 219, 220
Yeats W.B. 138
Zanella G. 62
Zola E. 9, 77, 103, 104, 105, 106, 107, 108,
109, 110, 111, 112, 119, 120, 122, 125,
129, 130, 131, 235, 236, 237



116431

Finito di stampare
presso la Tipolitografia Porziuncola
Santa Maria degli Angeli – Assisi (Pg)
nel maggio 1993

ci sventola intorno, ci sentiamo correre nella schiena i brividi della tensione e il movimento ritmico delle ruote».

Ai tanti libri in cui il treno, lo scompartimento, la stazione sono divenuti tema e struttura, alle rappresentazioni in tanti romanzi e poesie della macchina mostruosa che all'inizio dell'Ottocento ha fatto irruzione nella società europea proclamando l'epoca nuova della modernità, ai meccanismi di graduale addomesticamento del mostro messi in opera dalla letteratura ferroviaria lungo tutto il secolo e nel primo Novecento è dedicato questo saggio di Remo Ceserani.

Remo Ceserani è professore di teoria della letteratura all'Università di Pisa. Ha trascorso periodi di studio e insegnamento negli Stati Uniti, in Germania e in Australia. Fra i libri recenti: *Raccontare la letteratura* (Bollati Boringhieri, Torino 1990) e *Il romanzo sui pattini* (Transeuropa, Ancona 1990). È autore, con Lidia De Federicis, di un manuale per lo studio della letteratura: *Il materiale e l'immaginario* (Loescher, Torino 1979-93). Collabora a quotidiani e riviste. È condirettore della rivista di teoria e critica letteraria «L'asino d'oro».